

IZ ZGODOVINE CESTNEGA PROMETA V LOKI DO LETA 1941

Dr. Marija Stanonik je zgodovino prometa v žirovskem koncu obdelala v knjigi *Promet na Žirovskem*, Žiri 1987.

Mi bomo pogledali samo nekatere podatke o prometu v Škofji Loki in predmestjih, brez Stare Loke in Pušala, ki sta bila v svojih občinah, od konca prejšnjega stoletja, ko so nam že na voljo statistike in podatki v loškem občinskem arhivu. Paberkovanje smo zaključili leta 1941. O začetkih povojnega prometa so že pisali v Loških razgledih. Na ožjem Loškem se lahko pohvalimo tudi z nekaterimi starimi cestnimi objekti. Na prvem mestu je tu Kamniti, Kapucinski, Fran Josipov most. Od tu so izhajale vse stare ceste v Selsko dolino, na Sorško polje, Kranj in Ljubljano in celo v Poljansko dolino, kadar je odneslo lesene mostove. Kot trden kamniti most je bil vselej uporaben, lesene mostove pa so povodnji pogosto odnesle. Od kamnitega mostu čez Sušico na Suhi pri Kovaču se je ohranila spominska plošča. Most je minirala stara jugoslovanska vojska leta 1941. Napis je iz časa temeljitega popravila ljubljanske ceste v drugi polovici 18. stoletja. Napisni kamen je ohranjen v Loškem muzeju in ima napis z grbi. Za časa kresijskega glavarja na Kranjskem, gospoda Franca Apfalterrja, je most dal postaviti leta 1773 gospod Leopold baron Paumgarten, cestni komisar knežjega loškega freisinskega gospostva (loški glavar 1783–1795). Star je tudi še most na stari cestni trasi v Traškem grabnu. Tudi ta je še iz druge polovice 18. stoletja.

Leta 1885 je bilo v mestu in predmestjih po uradni statistiki 44 konj in 20 kobil. Osebnih vozil je bilo enovprežnih 9 in dve dvovprežni. Med osebna konjska vozila so šteli landaverje, koleslje, breke in druge kočije. Tovornih voz je bilo takrat enovprežnih 35 in trije dvovprežni.



Napisni kamen s kamnitega mostu čez Sušico pri Kovaču na Suhi iz leta 1773, ko je most dal zgraditi Leopold baron Paumgarten. Kamen je v Loškem muzeju Škofja Loka. (foto: France Štukl)

Leta 1915 se nam je ohranila kar dvojna statistika o prevoznih sredstvih. Bilo je že drugo leto vojne in takšen potencial je bil zanimiv tudi za vojne namene. Število konj, kamor so prištevali tudi mezge, mule in osle, je znašalo 51. Dvovprežnih osebnih vozil je bilo 26 oziroma 27, v deželi običajnih navadnih gospodarskih vozov je bilo enovprežnih 81–82, dvovprežnih 9–10. Sani je bilo po obeh statistikah 53.

Leta 1931 se prvičkrat v statistiki pojavi »bicikel« ali dvokolo. Takrat so jih prijavili 58. Z vprežnimi vozovi pa je bilo takole: težkih tovornih vozov za javno uporabo je bilo 11, kmečkih vprežnih vozov 56 in vozil za prevoz potnikov z živalsko vprego 16.

Iz začetka tridesetih let je še ena ohranjena statistika, ki ni datirana. Navadnih vozov je bilo 68, težkih tovornih vozov 8, zapravljičkov 29, 6 kočij, en koleselj in tri volovske vprege.

Leta 1937 je bilo težkih vozov 9, kmečkih 41 in potniških (kočij in kolesljev) 11. Konjske vprege že počasi upadajo.

Seveda pa se število vprežne živine ni skladalo z vozovi. Leta 1880 so npr. redili v Loki in predmestjih 56 konj in 10 kobil. Leta 1899 so redili 35 konj in 39 kobil. Razne podatke o vprežni živini najdete v Knjigi his I. in II.

Do leta 1930 so vozove imeli v občinskih evidencah, vse pa kaže, da jih nekaj časa ni bilo treba na zunaj obeležiti. Tega leta so uvedli registracijo vozil. Sreska izpostavlja 15. 12. 1930 je izdala naslednji

»Razglas – Oprema vozil s tablicami, registracija vozil.

Po členu 16 uredbe o zaščiti javnih cest in varnosti prometa na njih z dne 6. 6. 1929, Uradni list št. 273/64 mora biti vsako vozilo opremljeno s tablico, po kateri se da takoj razviditi, čigavo je vozilo. Županstva predpisujejo velikost in obliko registriranje vozil.

Neregistrirana vozila se na javnih cestah po členu 16 uredbe ne smejo rabiti. Slični predpisi so bili že izdani v razglasu velikega župana ljubljanske oblasti z dne 19. maja 1926, Uradni list št. 234/52 vendar z razliko, da so bile predpisane tablice samo za tovorna vozila, medtem, ko morajo po novi uredbi imeti vsa vozila tablice.

Opozarja se torej vse lastnike na dolžnost, da opremijo svoja vozila s tablicami ter da naj se najpozneje do 15. januarja 1931 zglase pri županstvu svoje občine, kjer dobe nadaljnja navodila glede velikosti tablic in napisa na njih in kjer se jim bodo vozila registrirala.

Lastnike vozil, ki se zalotijo na javnih cestah brez predpisanih tablic, bom od 1. svečana 1931 naprej radi kršitve člena 16 uredbe o zaščiti javnih cest strogo kaznoval, ker se pač nihče ne more več sklicevati na to, da si po poteku enega leta in po ponovnih uradnih opozoritvah ni utegnil preskrbeti predpisanih tablic.

Vodja Sreske izpostave, v.z. Dr. Zobec s.r.

Opomba: Razglasiti po mestu, potem nabiti.»

Za kolesa smo rekli, da jih je bilo po uradni statistiki leta 1931 že 58. Iz popisov po lastnikih pa je razvidno, da jih je bilo že jeseni 1930 kar 63. Leta 1932 jih je bilo že 126, leta 1933 so jih vpisali 108. Brez datuma je spisek 193 koles, kar pa je moralo biti že blizu druge svetovne vojne.

Konjskih vpreg je gotovo bilo še več, saj niso vsi registrirali celotnega voznega parka, kot bi rekli danes. Večkrat so pripombe, da so določeni vozovi stari, zato zanje niso več plačevali davka in niso bili več registrirani.

Bolj zanimiva so motorna vozila. Žal je prvi popis šele iz leta 1940/41. Leta 1941 je bilo v sreskem načelstvu Škofja Loka, ki je bilo v velikosti današnje upravne enote brez žirovskega predela, 108 motornih koles. V ožji loški občini jih je bilo 17, od tega eno v lasti Okrajnega cestnega odbora. Avtobusov je bilo sedem v načelstvu. V občini so bili štirje. Po dva sta imela prevoznika Anton Ješe in Jože Eržen. Kar tri avtobuse je imel takrat Viktor Benedik v Železnikih. Tovornih avtomobilov je bilo v načelstvu sorazmerno veliko, kar 24, od tega kar 13 v loški občini. Trgovka z železnino, Marija Ferjanč - Kašmanca je imela registrirane štiri, Oto Ravnihar štiri, Rudolf Linke tri in Ivan Hafner enega. Jože Krasovec je imel dva t. i. dobavna, danes bi rekli dostavna avtomobila, ki sta tudi spadala med tovorna vozila. Če se prav spominjam pogovora z njim, je vozil za trgovino Angele Ziherl. Preostali avtomobili so bili zunaj loške občine. Lovro Telban iz Podjelovega brda je imel tri tovornjake, Matevž Florjančič iz Zalega Loga dva, Ivan Mrak iz Loga enega in Marija in Jože Bogataj iz Lučin dva tovarna avtomobila. Tovornjak je imelo tudi gasilsko društvo v Sori. Osebnih avtomobilov je bilo v načelstvu 48, od tega v loški občini 22, 26 pa v okolici in v obeh dolinah. Osebnih avtomobile so imeli predvsem tovarnarji, trgovci, zdravstveni delavci, razni samostojni poklici, uradniki in dva duhovnika.

Včasih smo Ločani v svet potovali peš, pa tudi s poštnimi kočijami. S pošto mrežo je bila dežela dobro preprežena. O teh prevozih je že dosti napisanega in na tem mestu ne bom ponavljal. Tudi Ločani so bili v takšnih službah. Moj praded, Valentin Jenko, je bil doma v Puštalu. Pokojnino si je zaslužil kot cesarsko-kraljevi poštni sprevodnik na poštni kočiji na progi Trst-Ljubelj. Takšen naziv si je dal napisati tudi na nagrobni spomenik. Poštne vožnje so imeli v zakupu razni Ločani. Zadeva pa se je spremenila, ko je leta 1871 začela delovati železniška proga Ljubljana-Trbiž. Železniška postaja je zaradi tehničnih problemov ostala v Starem dvoru. Blíže Loki ovinka ni bilo mogoče speljati. O odcepu do mesta so razglabljali desetletja, vendar ni prišlo do realizacije. Progo so nameravali potegniti od Medvod čez Goričane do Loke. Od tu so bile variante za nadaljnje proge po Poljanski in Selški dolini. Zaradi takšnih tras je nastalo vprašanje, kje bi bila postaja v Škofji Loki. Pokojni inž. Pavle Hafner mi je pripovedoval, da je še po zadnji vojni risal varianto postaje v Puštalu pod Hribcem. Funkcionalno bi bila izvedena podobno kot v Radovljici, da bi bil vhod na peron od zgoraj.

Podjetniki, ki so na začetku 20. stoletja izkoriščali Kamnitnik, bi po dogovoru morali potegniti progo s Trate do vznožja Kamnitnika; tu bi bila postaja, kjer je sedaj nekdanja vojašnica. Tako so si zamišljali rešitev, podobno kot v Slovenski Bistrici in drugih mestih. Vendar pustimo pobožne želje in neizpolnjene zadeve, ki jih je bilo v vseh časih zadosti. Postaja je bila na Trati in v Loki so organizirali prevoze za na vlak. Iz leta 1904 je ohranjen občinski dopis, kjer se omenjata dva omnibusa na konjsko vprego. Poštni



Most na stari cesti trasi Škofja Loka - Godešič v Traškem grabnu iz druge polovice 18. stoletja. (Foto France Štukl)

omnibus je stal na Placu pred Krono, tam nekje blizu pa tudi tako imenovani »štemarski omnibus«. Temu so leta 1904 očitali, da ovira promet na cestišču, vendar je bil dovolj umaknjen. Dobesedno so napisali na Okrajno glavarstvo v Kranj naslednji dopis: *»Podpisano županstvo potrjuje, da štemarski omnibus ne ovira prometa vozov in da je treba, da stoji omnibus na svojem navadnem stajališču, da ga potniki, ki se peljejo na kolodvor lahko najdejo. Mestno županstvo v Škofji Loki, 7. 12. 1904.«* Hotelir na Štemarjih je, kot kaže, imel za svoje goste svoj omnibus za dostavo na postajo.

Leta 1907 je Okrajno glavarstvo v Kranju pričelo zagovarjati in podpirati Brzovjavno ravnateljstvo v Trstu, ki je nameravalo ustanoviti avtobusno progo železniška postaja-mesto in obratno. Občina bi morala prevzeti poročstvo za določene stroške. Zainteresirani sta bili tudi občini Zminec in Stara Loka. Izdelali so posebne analize, kjer je navedena zanimiva statistika potnikov, ki so jih po tedanjih izkušnjah preračunali. Druge zainteresirane občine bi bile še Selca, Železniki, Poljane in Trata (Gorenja vas). »Dolgotra« proge do Placa je bila 3,5 km. Navedli so tudi dosednji način prevoza na tej proggi z omnibusom pri Kroni in privatnimi fijakarji. Cesta je bila deželna, okrajna in občinska. Pričakovali so krajevne potnike, izletnike in tujce, letno okrog 36.000 oseb in prevoženih 126.000 km. Iz vsega tega ni bilo nič.

Marca 1912 je Deželni odbor vojvodine Kranjske poslal mestnemu županstvu v Loki naslednji dopis:

»F(ranc). K(saver). Jelovčan v Gorenji vasi je naročil pri tržaški podružnici Puhove tovarne tovorni avtomobil, ki ga misli uporabljati za prevažanje tovorov, pošte in oseb na cesti Žiri-Škofja Loka. Avtomobil bo imel 2000 kg lastne teže in bo prevažal lahko tovorov za 3000 kg.

Ker je tovarna prosila za dovoljenje, da bi smel Jelovčan s tem avtomobilom voziti po omenjeni proggi, se pozivlje županstvo, da se o tem izjavi v 8 dneh.

Od deželnega odbora kranjskega v Ljubljani, dne 14. marca 1912. Za deželnega glavarja: podpis nečitljiv.»

Loški odgovor je bil negativen ... *»Cesta na tej proggi skozi mesto ni za to pripravljena, na več krajih taka, da ni lahko se izogniti vozovom drug drugemu ...«*

Ko je deželni odbor dobil še mnenja drugih, je Jelovčanu odgovoril takole, nekoliko dvoumno:

»A. G. Johann Puch, filialka Trst, je naznanila, da ima od vas naročilo za avtomobil ter je v Vašem imenu prosila za dovoljenje, da smete voziti s tovrnim avtomobilom po cesti Žiri-Škofja Loka. Dasi za dopustitev nameravanih voženj ne potrebujete posebnega dovoljenja po sedaj obstoječem cestnem zakonu, vendar je deželni odbor pozval vse udeležene občine ter okrajnocestna odbora v Škofji Loki in Idriji, da se o tem izjavijo. Po došlih izjavah cesta ni primerna za vožnjo s težkim tovrnim avtomobilom, ker je na mnogih krajih preozka in ima nevarne ovinke, ima deloma za tako težo preslabe škarpe in druge objekte in v močvirni žirovski dolini tudi premehka tla. Računati Vam je torej tudi s tem, da bi bilo cesto za tak promet na katerih mestih morda treba šele adaptirati in da bi morali plačevati tudi izreden prispevek za izvanredno obrabo ceste.

Deželni odbor sicer noče omejevati podjetnosti, vendar Vas opozarja na te za Vašo namero važne okoliščine s pristavkom, da se bo po novem cestnem zakonu, ki

stopi kmalu v veljavo avtomobilska vožnja po cestnih progah, ki zanjo niso sposobne, mogla tudi popolnoma prepovedati.

Od deželnega odbora kranjskega, v Ljubljani, dne 24. aprila 1912. Za deželnega glavarja:« ...

Kljub dvoumnosti dovoljenja je Jelovčan naslednjo spomlad z vožnjami pričel. Za Jelovčanom je stala žirovska Avtomobilna družba, zato o zadevi v Kranju na glavarstvu niso nič vedeli. Na loško občino so naslovili naslednji dopis: »Mestnemu županstvu v Škofji Loki:

«Dne 25. marca 1913 začel se je baje promet avtomobilne zveze med Škofjo Loko (kolodvorom) in Žirem. Mestnemu županstvu se naroča, da semkaj sporoči, ali je to resnica, kedo je lastnik avtomobila, oziroma kedo je prevzel to vožnjo. v. z.»

V Loki so takole odgovorili: »Čk. okr. glavarstvo v Kranju:

Na dopis z dne 28. 3. št. 997 poroča se, da je avtomobilna vožnja med Škofjo Loko–Žirem res pričela 25. 3. t. l. Lastnik avtomobila je baje Franc Jelovčan v Gorenji vasi in sodrugi.

Mestno županstvo v Škofji Loki, 5. 4. 1913. J. Hafner m. p. za župana.»

Zadaj so bili torej Žirovci. Ti pa so bili v okraju Logatec, zato v Kranju niso nič vedeli. Vozili pa so v bistvu po ozemlju kranjskega okrajnega glavarstva. Konec marca so Ločani družbi prepovedali vožnjo po glavnem trgu. Gospodu Francetu Jelovčanu so takole pisali:

«Ker je vožnja z avtomobilom skozi mesto jako nevarna za osehje kakor za živino, tedaj se vam prepove vožnja skozi imenovane ulice do tega časa, da bo lokalni obhod. Pač pa se vam dovoli za avtomobilni promet vožnja po Spodnjem trgu s pristavkom, da ste odgovorni za vsako poškodbo na mostu pri tovarni. Mestno županstvo v Škofji Loki, 31. 3. 1913.»

Vse kaže, da se deželna oblast potem ni več vtikala v zadevo. Prevzelo pa je reševanje Okrajno glavarstvo v Kranju. Ti so za 16. aprila »zakazali« lokalni ogled trase ceste. Prvega dne so pričeli ob 10. uri pred kolodvorom. Ta dan so pričakovali, da bodo opravili pot do Gorenje vasi. V sredo, 17. aprila, pa naj bi šli dalje do Žirov. Ker je bil konec proge v logaškem okraju, so pričakovali tudi te predstavnike za drugi dan. Prvega dne pa so igrali vlogo tudi uradniki železniške direkcije, ker je bil svet pred postajo last državne železniške uprave.

Ogled trase in razgovori so bili pozitivni. Iz glavarstva so Ločanom sporočili, da »se je dovolil začasni promet s temi vozili pod gotovimi pogoji, ki so se podjetniku naznanili.« Za Ločane je zanimivo nadaljevanje dopisa. »Med te pogoje spada tudi določba, da sme voziti avtomobil skozi mesto k večjem s hitrostjo 6 km in da more kadar pasira ozko ulico od kavarne »Plantarič« pa do mostu iti pred vozom vedno konduktar in sicer za toliko korakov, da lahko nasproti prihajajoče druge vozove o prihodu avtomobila obvesti in jih pravočasno ustavi, dokler avtomobil ni pasiral. Vrh tega mora voznik avtomobila dajati znamenje s hupo.

Županstvu se daje to v vednost z naročilom čuvati nad opazovanjem te naredbe in morebitne nedostatke takoj semkaj naznaniti.

O ta drugem se bo županstvo obvestilo, ko se slučajno izda koncesija za trajno.

Ta predpis velja povsem tudi za vožnjo avtomobila g. Fran Dolenca iz mesta na

kolodvor in nazaj. C. kr. okrajno glavarstvo v Kranju, dne 21. aprila 1913.

No, Žirovci so bili tako formalno pod streho. Razvidno pa je, da je stari Dolenc tudi že imel avtomobil in se je moral podrejšati takratnim prometnim predpisom. Iz poznejših dopisov glavarstva v Loko je razvidno, da so bili Ločani malo užaljeni in so odgovorili davčnemu referatu Okrajnega glavarstva takole: *»Poroča se na dopis z dne 7. 6. 1913 št. 1778, da obstaja avtomobil Franceta Jelovčana, trgovca v Gorenji vasi, ki prevaža osebe in blago iz Žirov na kolodvor na Trati, pri prihodu v Škofjo Loko na glavnem trgu in ravno tako tudi obratno.*

Odškodnine za to mestna občina do zdaj ne dobiva nikake, tudi nima do sedaj kakih stroškov. Na vse druge vprašanja podpisano mestno županstvo ne more odgovoriti, temveč bi zmoglo županstvo Trata dati zahtevane podatke.

Kakšne važnosti bo imela ta avtomobilna zveza, danes ni mogoče dognati.

Mestno županstvo je pač pri lokalnem obhodu zahtevalo za vzdrževanje ceste skozi mesto K 100–katere pa niso bile odobrene. Zahtevalo pa je županstvo to zaradi tega, ker ima cesto skozi mesto v svoji režiji. Mestno županstvo Škofja Loka, 8. 8. 1913, Jos. Gutzelm, p.»

Ločani so popustili, ali pa so morali popustiti, in dovolili postajo na Placu, kjer je včasih stal tudi omnibus. Zanimivo je tudi, da pri Jelovčanu ni nikdar navedenih žirovskih družabnikov.

Jeseni istega leta so se zbudili tudi v Železnikih. Glavarstvo je občini poslalo naslednji dopis:

»O prošnji g. Matilde Demšar v Železnikih za periodično prevažanje oseb in pošte z motornimi vozili (avtomobilomnibus) po cestni progi med kolodvorom v Škofji Loki in trgom Železniki, vršil se bo v sredo 5. novembra t. l. komisijski obhod proge v svrhe da se dožene je li iz javnih varnostnih ozirov, zlasti na stran dežehne ceste in njenih objektov (mostov, prelazov, itd.) redni promet z avtomobili in slučajno pod katerimi pogoji dovoliti in od katerih zlasti krajno-obratne in varstveno-policijskih pogojev za koncesijo odvisno storiti, posebno z ozirom na ozke ulice raznih krajev skozi katere vodi cesta. Komisija se bo sestala v 8. uri zjutraj v Škofji Loki pred kapucinsko cerkvijo in od tod obhodila vso progo do Železnikov. Se rabi odposlati svojega zastopnika. C. kr. okrajno glavarstvo v Kranju, dne 22. oktobra 1913. Podpis nečitljiv:» (uradnik je imel težave s slovenščino, op. p.).

Ali je bilo takrat že kaj iz tega podjetja, iz spisov ni razvidno.

Užaljenost v Loki je morala biti precejšnja. Vsi so bili že pred njimi. Sedaj so se zganili v Loki.

Okrajno glavarstvo je poslalo v Loko naslednji dopis:

»Št. 23324 N. pr. »Avtomobilna zveza Škofja Loka–Kolodvor« družba z omejeno zavezo v roke g. Rafaela Thaler v Škofji Loki.

Na prošnjo z dne 20. maja 1913 podeljuje ckr. okrajno glavarstvo »Avtomobilni zvezi Škofja Loka–Kolodvor družbi z omejeno zavezo v Škofji Loki« obstoječi iz gg. Umberto Caleari, Francesco Caleari, Herman Deisinger, Jožef Deisinger, Franc Dolenc, Valentin Dolenc, Franc Komar, Ignacij Gusell, Rafael Thaler, Ignacij Plantarič, Anton Kašman, Anton Hafner in ga. Ana Potočnik iz Škofje Loke ter protokolirani pri ck. deželni sodniji kot trgovsko sodišče v Ljubljani dne 28. 5. 1913 od III Firm 593/Rg C123/1 na ta način, da imate vsakomur na uporabo pripravljene avtomobile na javnih stajališčih pri

»Kolodvoru Škofja Loka« in na »Glavnem trgu v Škofji Loki« za vožnje od kolodvora Škofja Loka v mesto Škofja Loka in narobe kakor tudi iz mesta Škofja Loka v okolico.

O tem se obveščate s pristankom, da se je ta obrt vpisala v obrtnem zapisniku pod števil. 27 in da se morate zaradi pridobitinskega davka brez odloka oglasiti pri ckr. davkarji v Škofji Loki. Tudi se opozarjate na določila ukaza ckr. ministrstva za notranje stvari z dne 28. 4. 1910 drž. zak. št. 81 in na ukaz ckr. deželnega predsednika na Kranjskem z dne 2. julija 1904 št. 11768 dež. zak. št. 11 ter se je vsih tozadernih varstveno-policijskih določb vsigdar točno držati.

Kar se tiče vožnje skozi mesto Škofja Loka velja predpis, da sme voziti avtomobil k večjem s hitrostjo 6 km in da mora kadar pasira ozko ulico od kavarne »Plantarič« pa do mostu, iti pred vozom vedno konduktar in sicer za toliko korakov, da lahko nasproti prihajajoče druge vozove o prehodu avtomobila obvesti in jih pravočasno ustavi, dokler avtomobil ni došel na glavni odtok na trg pred kapucinsko cerkvijo. Vrh tega mora voznik avtomobila dajati znamenje s hupo.

Ck. okr. glavarstvo v Kranju, dne 16. 8. 1913, L. S. Schitnik m. p.

Postajališče so za družbeni avtomobil dobili v soglasju z občino pred Deisingerjevo hišo, danes pred samopostrežbo na Placu. »V seji obč. odbora 24. 6. izvolili so se za to gg. župan, Angelo Molinaro, Andrej Jamnik in Franc Kalan« in se dogovorili, da ... »avtomobilni družbi se dovoli mrežo na kanalu pred hišo št. 31 g. Jos. Deisingerja za nekaj metrov prestaviti in dotično prostor znova zasuti pod pogojem, da se družba zaveže nasprotno, ako županstvo zahteva, spraviti v prejšnji stan. Postajališče prometnega avtomobila določi se na glavnem trgu »za znamenjem«.

Uradni podpisnik za družbo je bil gospod Rafael Thaler. Družba si je prizadevala, da bi bila od mesta oproščena plačevanja prispevka za vzdrževanje občinskih cest. V vlogi na občino so navajali, da se je tujski promet zaradi avtobusa že dvignil. »Nadalje je prijetna vožnja posebno v gradnem vremenu in zimskem času takorekoč v blagor in prid vsem meščanom, ki imajo vedno pota s sosednjimi mesti Kranj in Ljubljana.

Nadalje je tudi prevoznina 40 v. od osebe z avto na kolodvor, kar splošno znana, zelo nizka, nad katero ceno se čudijo vsi dohajajoči tujci z avto vožnjo v Škofjo Loko in iz tega razvidno, da je družbi samo na porzdihi mesta ležeče, v tem da vzdržuje promet naprej v navadni prevoznji ceni, akoravno je do sedaj vsa stvar pasivna.»

Občina pa je vztrajala pri prispevku za ceste. Potem pa so se za družbo pozanimali še na davkarji. Tja je občina poslala ugodne podatke, da družbe ne bi preveč zamorili. Odgovor je bil takole koncipiran. »Provizorične garaže pri hotelu Štemanje, za prevažanje iz mesta na kolodvor, celo leto, poslovođa Rafael Thaler in Ignacij Plantarič, 1 uradnik, 2 chauffeurja, 1 konduktar, 1 avtomobil 30–35 HP, vrednost 26000, torovor se ne prevaža, na dan se bode prepeljalo približno 60–70 oseb a 40 h. Avtomobil služi celemu mestu, ter je za mesto in promet jako velikega pomena, ker je v splošno korist. Ker je ta obrt zvezan z velikimi stroški in drugimi režitji, računa sedanje vodstvo na gotovo zgubo.»

Julija 1914 je Avtomobilna prometna družba z. o. z. v Škofji Loki imela že dva avtobusa. Okrajno glavarstvo jim je dalo provizorično določeno razvidnostno znamenje J-414 in J-416. Posebno so jih podučili da ne smejo menjati tablice s starega na novega in obratno in da ni dovoljeno, »da bi sedaj novi, sedaj stari avtomobil vozil pod eno in isto številko.«

Leta 1914, ko so nastopile vojne razmere, vlaki niso vozili, zato je žirovska družba pridno vozila potnike do Ljubljane. Ločani so jih tožili, da preveč zaračunajo. Glavarstvo jim je dovolilo le 4 krone za tja in nazaj za celo traso. Zastopnik družbe je izjavil, da se ne ukloni ukazu in da imajo pravico zahtevati tudi 4,80 k za tja in nazaj. Tega verjetno sploh niso reševali, saj je žirovski avtobus moral k vojakom, za loški-ma pa se je tudi izgubila vsaka sled.

Danes, ko švigajo avtomobili po Lontrgu in ko preganjamo promet po Mestnem trgu, pogledimo še, kako so takrat gledali na nove prometne razmere. Danes kar nemočno vztrajamo, cestna varianta skozi Loko pa je predmet večnih obljub. Cesta skozi loško mestno jedro je ostala takšna, kot je bila ob prvem avtobusu, zato pogledimo, kako je prometne razmere zapisal mestni policaj.

«Slavnemu mestnemu županstvu v Škofji Loki.

Podpisani naznanim, da Alojz Likorič šofer pri avtomobilni zvezi v Škofji Loki, ne spolnuje naloge c. kr. okrajnega glavarstva v Kranj z dne 21. 4. 1913, št. 10462, ker vedno po nunski ulici in ovinkih od kavarne Plantarič pa do kovačnice Ivan Demšarja Kapucinski predmestje hitro vozi. (danes bi rekli od Homana pa do pod kapucinov, o. p.).

Dne 25. septembra t. l. ob 10. uri 15 m. ponoči sem podpisani v Kapucinskem predmestju na straži stal, in sem vidil sam Likoriča da je po ulici od Uršulinske cerkve čez most Fran Josipa L. (Kapucinski most o. p.) pa na ovinku mimo kovačnice Ivan Demšarja z brzino v diru eniga konja vozil.

Ko je Likorič do ovinka na Štemarjih kjer je cesta ravno na frišno z debelim gramožom posuta, privozil, se je pa pri avtomobilu št. 414 podvoz zlomila, in je moral avtomobil na mestu obstati.

K sreči da ni bilo v avtomobilu ljudi, ko bi bil avtomobil poln pasaširjov, bi se bila gotovo velika nesreča zgodila.

Posebno hitro pa Likorič ob 1/2 12 uri ponoči z glavnega trga po nunski ulici v garažo na Štemarje vozi, kar sem podpisani že večkrat sam vidil.

Likovič je bil že opetovano od podpisanega z znamenjem roke in z besedo upororjen, da ne sme po nunski ulici in ovinkih hitro voziti, za katere opomine se pa Likorič nič ne zmeni.

Pripomni se, da se občinstvo sploh čez hitro avtomobilno vožnjo pritožuje.

Škofja Loka, dne 29. septembra 1913. Alojz Kralj, mestni stražnik.»

Bralce bo gotovo zanimalo, koliko je bilo javnih prevoznikov raznih vrst na območju sedanje upravne enote, brez Žirov, v obdobju med obema vojnama.

Že pred prvo svetovno vojno so nekateri imeli registrirano prevozniško obrt. Številke pred priimkom in imenom pomenijo številko obrtnega dovoljenja. Pri prvih prevoznikih je šlo še za konjsko vprego. Nekateri so po vojni obrt obnovili, večina pa je zaradi medvojnih in povojnih neugodnih razmer na tem področju obrti s to dejavnostjo prenehala, tudi tisti, ki so obrt leta 1946 obnovili.

104 Režen Gregor, Škofja Loka, izvošček, 1911.

15 Eržen Martin, Mestni trg 32, 1933–1933, izvošček.

Po prvi svetovni vojni je bilo registriranih še nekaj konjskih prevoznikov.

17 Ravnihar Franc, Spodnji trg 20, 1922–1932, izvošček, nadaljuje od leta 1932 vdova Ana Ravnihar.

447 Brelih Jožef, Stari dvor, prevoznništvo z konjsko vprego po naročilu, 1937.

Seveda so prevažali blago in osebe vsi tisti, ki so imeli konje in vozove, nekateri celo registrirane. To so bili predvsem razni obrtniki, trgovci in gostilničarji. Prevozna sredstva so sodila k določenim obrtem kot nujno sredstvo, posebno pri večjih trgovcih. Zato je bilo sorazmerno malo registriranih konjskih prevoznikov. Drugače pa je bilo, ko so kupili prve avtomobile, osebne in predvsem tovarne. Upravičenost le-teh za domačo uporabo pa je bila težja in le redki so jih potrebovali, kot smo že omenili zgoraj. Motorni prevozniki so tako morali registrirati tudi prevoznništvo, na rednih in izrednih progah. Med obema vojnama je bilo na Loškem kar dosti prevoznikov. Seznam, ki ga tu navajamo, gotovo ni popoln in tudi ni kronološki. Mnogi prevozniki so obrt po vojni leta 1946 obnovili, vendar so jo že v naslednjem letu ali pa pozneje večinoma morali prisilno odpovedati. Čas ni bil naklonjen privatnikom, zato je privatno prevoznništvo skoraj propadlo. Vzpon se je začel šele pred desetletji. To pa lahko preberemo v raznih publikacijah Obrtnega društva, oziroma Obrtne zbornice v Škofji Loki. Med obema vojnama so bili naslednji registrirani motorni prevozniki:

23 Linke Rudolf, Škofja Loka 22, prevažanje blaga s tovarnimi avtomobili po naročilu na progi Šk. Loka-Ljubljana in obratno, 1930, od 1939 Linke Rudolf mlajši.

24 138-153 Mrak Ivan, Log 10, prevažanje blaga s tovarnimi avtomobili, 1930-1932, 1933 - podaljšano do 1946, od leta 1937 tudi prevoz blaga z motornimi vozili na progi Žiri-Škofja Loka-Kolodvor, žirovska proga začasno odjavljena 1939.

25 Telban Lovro, Podjelovo brdo 5, prevažanje blaga s tovarnimi avtomobili po naročilu, 1928-1937.

26 Ferlan Franc, Gorenja vas 21, prevažanje blaga s tovarnimi avtomobili, 1930-1937.

32 Eržen Jožef, Škofja Loka, Mestni trg, periodično prevažanje oseb na progi Škofja Loka (mesto)-Škofja loka železniška postaja z avtobusi, začetek 1928 -.

33 Eržen Matevž, Gorenja vas 40, periodično prevažanje oseb na progi Gorenja vas-Škofja Loka (kolodvor) z avtobusi, 1928-1937.

34 Ješe Anton, Škofja Loka, Mestni trg, periodično prevažanje oseb na progi Škofja Loka (postaja)-Železniki z avtobusom, začetek 1929, 1946 podaljšano.

35 Benedik Viktor, Železniki, periodično prevažanje oseb na progi Železniki-Škofja Loka (postaja) z avtobusom, začeto 1929, 1946 podaljšano.

36 Ješe Anton, Škofja Loka, Mestni trg, prevažanje oseb z avtomobilom po naročilu, začetek 1927, podaljšano 1946.

37 Eržen Matevž, Gorenja vas, prevažanje potnikov po naročilu, 1931-1937.

38 Prostor Leopold, Trata 7, prevažanje oseb z avtomobilom po naročilu, 1927-1933.

41 Benedik Viktor, Železniki, prevažanje oseb z avtomobilom po naročilu, začetek 1930, podaljšano 1946.

44 Eržen Jože, Škofja Loka, prevažanje oseb z avtomobilom po naročilu, začetek 1932, podaljšano 1946.

135 Ravnihar Oto, Škofja Loka, prevažanje blaga s tovarnim avtomobilom po naročilu, začetek 1933, podaljšano - 1946.

155 Kosem Andrej, Železniki, prevažanje blaga s motornimi vozili na progi

Železniki-Škofja Loka-kolodvor, začetek 1937, podaljšano 1946.

157 Florjancič Matej, Zali Log, redno prevažanje blaga z motornimi vozili na progi Zali Log-Škofja Loka-kolodvor, začetek 1938, podaljšano 1946.

160 Plestenjak Jakob, Škofja Loka, avtoizvošček, začetek, 1938, podaljšano 1946.

168 Bogataj Jožef, Lučine, obrt prevažanja blaga v ne rednem prometu preko mej občine in sicer na progi Trata-Lučine-Polhov Gradec-Horjul-Vrhnika, začetek 1939.

172 Doljak Venceslav, Suha, občina Stara Loka, obrt prevažanja blaga z motornimi vozili v ne rednem prometu preko mej občine, koncesija omejena na cestni progi Stara Loka-Žiri in Stara Loka-Železniki, začetek, 1939, podaljšano 1946.

177 Kosec Valentin, Železniki, prevoz blaga z motornimi vozili v ne rednem prometu preko mej občine 1941, podaljšano 1946.

179 Šinkovec Friderik, Čabrače, promet s tovornjakom 1942 (že za časa nemške oblasti).

196 Ferlan Franc, Žiri, prevažanje tovorov in blaga s tovornim avtomobilom na progi Žiri-Škofja Loka-kolodvor, začetek 1938, podaljšano 1947.

Viri:

Zgodovinski arhiv Ljubljana, Enota v Skofji Loki, Stara občina Škofja Loka, fasc. št. 140, Ceste, železnice, promet, turizem.

Register obrti, industrije in trgovine do leta 1948 (Obrtni register bivšega Okrajnega glavarstva v Skofji Loki, konec 19. stol.-1948).