

## ŽELEZNIŠKE VARIANTE PREKO LOŠKEGA OZEMLJA 1903–1931

Železniške variante preko loškega ozemlja so v preteklosti že večkrat našle mesto na straneh Loških razgledov. Zato se želim v pričujočem sestavku omejiti le na tri načrte iz prvih treh desetletij tega stoletja, katerim je bilo do sedaj posvečenih bolj malo besedi. Gre za načrt selške železnice (1903–1914) in dvoje načrtov poljanske železnice (1910–1914 in 1928–1931). Članek je sestavljen na podlagi arhivskih virov, ki jih hrani enota ZAL v Škofji Loki in arhiv prometnega inštituta pri ŽG Ljubljana. Arhivski viri so dopolnjeni še s časopisnimi viri iz omenjenega obdobja in zapiski sej kranjskega deželnega zbora.

**Škofja Loka–Železniki 1903–1914**

Prve zamisli o gradnji železniške proge skozi Selško dolino so se porodile v 90-ih letih prejšnjega stoletja. Leta 1894 so Novice objavile dopis iz Železnikov, v katerem avtor utemeljuje potrebo po gradnji železnice, ki bi povezala vasi vzdolž doline.<sup>1</sup> Ta se je ob koncu stoletja znašla v nič kaj zavidljivem položaju. Nekoč tako cvetoče fužinarstvo, ki je stoletja dajalo zaslužek stotinam pridnih rok, je zaradi konkurence cenениh industrijskih izdelkov popolnoma zamrlo. Mnogo plavžarjev, žebjarjev, rudarjev, oglarjev in voznikov je ostalo brez dela. Nekateri od njih so si poiskali zaslužek v poljedelstvu in raznih obrteh, drugi so se odselili v Kropo in na Jesenice, nekateri celo v Bosno. Med prebivalstvom je bilo pogostokrat slišati, da bi morebitna izgradnja tovarne lahko dolino, bogato z gozdovi in vodno močjo, ponovno postavila na noge. Toda kateri podjetnik bi si v tedanjih razmerah upal narediti ta odločilen korak, ko pa so bili kraji tako oddaljeni od železnice in bi bila vožnja zato predraga?

Gradnja bohinjkega predora (1900–1905) je ponovno postavila v ospredje potrebno po povezavi Selške in Soške doline. Ker je bil dovoz gradbenega materiala z goriške strani zelo težaven in drag, je železniška uprava že leta 1902 dosegla izgradnjo ceste od Železnikov do Podbrda, ni pa izkoristila priložnosti, da bi se istočasno zgradila še lokalna železnica od Škofje Loke do Železnikov.<sup>2</sup> Njena gradnja navsezadnje sploh ne bi bila tako draga, če upoštevamo, da so bila dela pri bohinjskem predoru predvidena še za več let vnaprej. V tem času bi lahko selška železnica dovažala ves potreben material in iz ustvarjenih dohodkov pokrila večji del svojih gradbenih stroškov. Poleg omenjenega razloga so obstajali še številni drugi, ki so govorili v prid gradnje nove železniške proge. Predvsem gre omeniti bogate gozdove, rudno bogastvo in vodno moč reke Sore. Bodoča železnica bi marsikateremu turistu približala lepote Selške doline, domačim obrtnikom in trgovcem pa bi v precejšnji meri olajšala transport blaga.

Še posebej zavzeto se je za izgradnjo proge zavzemal g. Avgust Novak, veleposestnik in Železnikov.<sup>3</sup> Na njegovo pobudo se je 26. januarja 1903 zbralo pri g. Gabrijelu Thalerju v Železnikih 38 najbolj vplivnih mož iz Škofje Loke in Selške doline. G. Novak jim je predložil zbrano gradivo, ki je obsegalo prometne

izkaze postaje v Škofji Loki in okviren potek bodoče proge. Po nadrobnem pregledu gradiva so vsi navzoči sprejeli sklep o ustanovitvi »Konzorcija za predдела pri gradbi železnične proge Škofja Loka-Železniki«. Konzorcij, katerega člani so postali vsi udeleženci sestanka, je iz svoje srede izvolil izvršni odbor v naslednji sestavi:<sup>4</sup> p r e d s e d n i k : g. Avgust Novak iz Železnikov, p o d p r e d s e d n i k : g. Karl vitez Strahl iz Stare Loke, o d b o r n i k i : g. Franc Demšar iz Češnjice, g. Niko Lenček iz Škofje Loke, g. Franc Šliber iz Selc.

Kasneje so bili v odbor sprejeti še gg.: J. Hafner, Ivan Globočnik in Franc Košmelj iz Železnikov, Franc Hainrihar iz Selc, Franc Dolenc iz Stare Loke ter Alojzij Krenner, Alojzij Prevec in Ivan Mali iz Škofje Loke.<sup>5</sup>

Med glavne naloge novo ustanovljenega odbora so spadale predvsem naslednje tri: pridobiti koncesijo (dovoljenje) za gradnjo proge, priskrbeti potrebne načrte in predračune ter zagotoviti potrebno glavnico.

Člani konzorcija so se dobro zavedali, da bodo že sama pripravljajla dela povezana z visokimi stroški, zato so že kar na prvem sestanku ugriznili v kisko finančno jabolko. Predsednik je navzoče obvestil, da je občina Železniki pripravljena priskrbeti 100.000 K za nakup delnic, obenem pa jih je poprosil, naj si z vsemi močmi prizadevajo, da bi tudi ostale občine in posamezniki sledili zgledu Železnikarjev.<sup>6</sup>

Zborovanje v Železnikih je končal c. kr. notar Niko Lenček, ki je v imenu vseh udeležencev prebral resolucijo z naslednjo vsebino: »Danes zbrani interesentje za zgradbo železnice Škofja Loka-Železniki sklenejo in izrekajo, da je nujna potreba složno delovanje in da se odloži vse politično nasprotstvo v tej važni gospodarski zadevi. Naprosijo se tedaj poslanci vseh političnih strank, da se naj zanimajo za to podjetje in da naj podpirajo to velevažno zadevo z vso vneto.«<sup>7</sup>

Že naslednji dan so se odborniki ponovno zbrali v mestni dvorani v Škofji Loki. Spregovorili so o vrstnem redu odborovih sej in naslovili na c. kr. železniško ministrstvo prošnjo za podelitev koncesije, da bi smeli pričeti s tehničnimi pripravami. Sklenili so, da se za pridobitev predračuna in potrebnih načrtov obrnejo na gradbene firme v Ljubljani, Pragi in na Dunaju.<sup>8</sup>

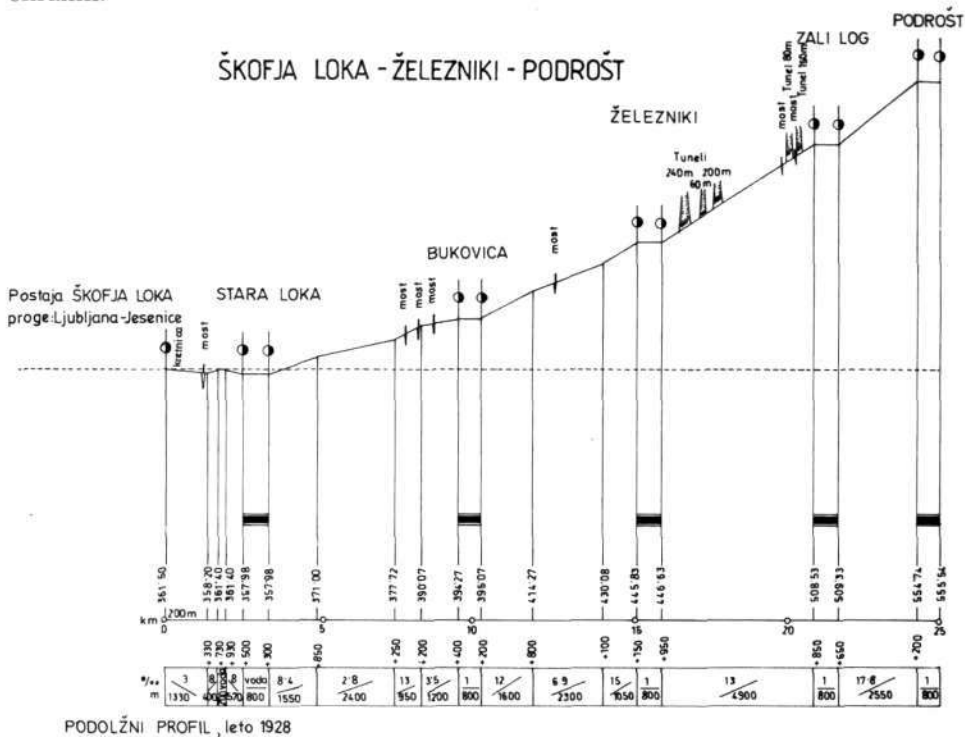
Vnovič so se odborniki sestali 4. februarja 1903, ko so spregovorili o spomenici, ki naj bi jo po posebnih deputacijah razposlali železniškemu ministrstvu, deželnemu odboru, deželnemu predsedniku in deželnim poslancem, da bi nameravani projekt kar najizdatneje podprli. V nadaljevanju seje so največ besed namenili trasiranju ter izdelavi načrtov in predračunov. Za njihovo izdelavo so se dogovorili s tvrdko Rossemann & Kühnemann z Dunaja.<sup>9</sup>

Sredi aprila so dela ponovno stekla dalje, ko je c. kr. železniško ministrstvo z odlokom št. 8339/2 dalo dovoljenje za trasiranje proge in za izdelavo potrebnih načrtov in predračunov. Gorenjec je ob tej priliki zabeležil naslednjo notico: »Pri tej dodelitvi ni nikakršnih pomislekov. Z vprašanjem glede realiziranja tega železniškega projekta, se bo pa moglo železniško ministrstvo pečati šele tedaj, ko se na podlagi projekta in troškovnika, ki ga bodo izdelali koncesionarji, pojasne tehniška in gospodarska vprašanja nameravane lokalne železnice in bo na podlagi konkretnih predlogov udeležencev mogoče presoditi izvedbo projekta ter vprašanje glede financiranja.«<sup>10</sup>

Za trasiranje proge je konzorcij zaprosil tvrdko Rossemann & Kühnemann z Dunaja. Iz sporočila, ki ga je konzorcij poslal županstvu v Škofji Loki, izvemo, da so z deli nameravali začeti prve dni maja. Merili naj bi v smeri od železniške prostage na Trati proti Škofji Loki in od tam dalje proti Železnikom. Omenjene podatke potrjuje časopisna notica, objavljena v Gorenjcu 9. maja 1903, ki dodaja,

da se bodo dela vršila pod vodstvom nadinženirja Samuela Nedryja in inženirjev Ladislava Pappa ter Emanuela Gellérta.<sup>11</sup>

K trasiranju je železniški konzorcij povabil tudi predstavnike županstva v Škofji Loki in drugih občin, da bi lahko izrazili svoje želje glede poteka proge. Nadalje je konzorcij zaprosil županstvo v Škofji Loki, da bi posredovalo pri morebitnih sporih zaradi previsokih zahtev po odškodnini za odvzeto zemljo. Dokumenti, ki bi nam lahko nadrobneje opisali potek trasiranja, se na žalost niso ohranili.



Splošni projekt normalnotirne železnice Škofja Loka–Železniki je bil izgotovljen poleti 1903 in dostavljen c. kr. železniškemu ministrstvu na Dunaju. Po nadrobni pregledu ga je ministrstvo poslalo kranjski deželni vladni s prošnjo, naj priredi t. i. trasno revizijo in postajna komisijo, kakor je zahtevala odredba c. kr. trgovskega ministrstva iz leta 1879. Da si je lahko vsakdo ogledal projekt in njegove pripomočke in dal pripombe nanje, jih je bilo potrebno »dati na vpogled«. V ta namen so bili od 11.–18. novembra razstavljeni na okrajnem glavarstvu v Kranju. Slednje je bilo dolžno o možnosti ogleda obvestiti pristojne občine, te pa so novico na krajevno običajen način posredovale dalje. V Škofji Loki so jo razglasili 6. 11. 1903.

C. kr. deželna vlada za Kranjsko je z razglasom z dne 4. 11. 1903 določila, da se trasna revizija in postajna komisija opravita 18. 11. 1903 in naslednje dni, če bi se izkazalo, da je en dan premalo. Namen trasne revizije in postajne komisije je bil, podati mnenje, ali se načrtovana proga sme graditi ali ne (glede na vojaške, upravne, trgovske in gospodarske ozire), ter o številu in legi postaj, njihovih imenih

in dovozih do njih. K trasni reviziji so bili vabljeni predstavniki c. kr. državnih železnic iz Beljaka, vojaškega in železniškega ministrstva z Dunaja, kranjske deželne vlade in deželnega odbora iz Ljubljane, okrajnega glavarstva iz Kranja, župani zainteresiranih občin, predstavnik konzorcija in predstavnik kranjske trgovske in obrtne zbornice.

Omenjenega dne zjutraj se je komisija za izpeljavo trasne revizije in postajne komisije zbrala na železniški postaji na Trati. V navzočnosti interesentov je projekt nadrobno pregledala, sprejela določene želje interesentov in se nato podala na obhod trase bodoče železniške proge. V komisiji so sodelovali:<sup>12</sup>

vitez Wilhelm von Laschan, c. kr. svetnik deželne vlade, vodja komisije,

Georg Ortmann, c. kr. gradbeni svetnik, zastopnik c. kr. železniškega ministrstva,

Johann Straub, c. kr. generalštabni stotnik, zastopnik državnega vojaškega ministrstva,

Johann Sbrizaj, deželni nadinženir, zastopnik kranjskega deželnega odbora,

Johann Böltz, c. kr. gradbeni svetnik, tehnični gradbeni svetnik pri c. kr. deželni vladi,

Alfons Pirc, c. kr. okrajni glavar, zastopnik c. kr. okrajnega glavarstva v Kranju,

August Novak, veleposestnik iz Železnikov, zastopnik konzorcija,

Ladislav Pap, inženir, tehnični gradbeni svetnik pri konzorciju,

Nikolaj Lenček, c. kr. notar, župan mesta Škofja Loka,

Gašper Trilar, zastopnik občine Stara Loka,

Franc Demšar, predstavnik občine Selca,

Franc Košmelj, predstavnik občine Železniki,

Karl Pallasman, gradbeni nadkomisar pri c. kr. državnih železnicah, zastopnik c. kr. državnih železnic,

M. Erb, inšpektor c. kr. državnih železnic, zastopnik c. kr. državnih železnic,

Friedrich Sima, koncipist c. kr. deželne vlade, zapisnikar.

Naslednjega dne se je komisija ponovno sestala in vsak udeleženec je podal svoje mnenje, ki so ga skrbno zapisali v zapisnik. Prvi se je oglasil g. Niko Lenček. Poudaril je, da se s traso bodoče železnike proge strinja in da bi uresničitev zastavljenega projekta pripomogla k ponovnemu gospodarskemu razcvetu Škofje Loke in Selške doline. V ta namen so bili Ločani pripravljene akcijo podpreti tako v denarju kot tudi z brezplačnimi vožnjami in prispevki v gradbenem materialu: lesu, kamenju, ... Glede poimenovanja škofjeloške postaje je predlagal ime »Škofja Loka-mesto«, ker se mu je zdelo krajše in enostavnejše od prvotno nameravanega Škofja Loka – Stara Loka.

Za g. Lenčkom je povzel besedo g. G. Trilar, predstavnik starološke občine. Tako kot njegov predhodnik se je tudi on povsem strinjal s potekom trase in z lego postaje Škofja Loka-mesto. Izrazil je pripravljenost občine, da po čimbolj ugodni ceni pridobijo čimveč zemlje, po kateri bo speljana proga.

Pripombe k poteku proge čez ozemlje selške občine je strnil g. Franc Demšar. Podrobneje se je zaustavil pri Bukovici in Dolenji vasi. Glede lege postaje Bukovica ni imel pripomb, pač pa glede njenega imena. Namesto v projektu predvidene oznake Praprotno – Bukovica, je svetoval krajšo varianto Bukovica. Nadalje je izrazil željo vaščanov Dolenje vasi, da se na primernem mestu vstavi v projekt postajališče in nakladalna postaja Dolenja vas. Vaščani so bili v ta namen

pripravljeni dati brezplačno na razpolago ves potreben les za gradnjo stavb. Glede lege in imena postaje Selca ni imel nobenih pripomb.

Podobno kot g. Franc Demšar tudi g. Franc Košmelj, zastopnik občine Železniki, ni predlagal nobenih večjih popravkov načrta. V svojem mnenju se je dotaknil težkega gospodarskega položaja, v katerem se je znašlo železarstvo v Železnikih. Prisotne je opozoril na vlogo, ki bi jo imela bodoča železnica pri izboljšanju prodajnih pogojev in oblikovanju ugodnejših gospodarskih razmer v dolini.

Za predstavniki občin sta se oglasila še zastopnika državne železniške direkcije iz Beljaka. Opozorila sta predvsem na nujnost razširitve železniške postaje na Trati pri Škofji Loki in na dvoje vzponov, katerih bi se kazalo izogniti. Iz ekonomskih razlogov sta predlagala najpreprostejšo izvedbo naprav na progi in ob njej, ki pa bi kljub temu še omogočale morebitne kasnejše razširitve. Glede projektiranih maksimalnih vzponov (14 %) in minimalnih radijev (180 m), glede izteka proge na postaji Trata, glede lege postaj ob progi, kot tudi glede potniške in tovarne postaje Bukovica in Dolenja vas nista imela pripomb.

Vprašanja križišč železniške proge z deželno cesto se je dotaknil zastopnik kranjskega deželnega odbora g. Sbrizaj. Iz njegovega poročila je razvidno, da bi železnica štirikrat prečkala deželno cesto (Stari dvor, Vešter, Soteska, Dolenja vas). Glede prvega in zadnjega g. Sbrizaj ni imel posebnih pripomb. Menil je le, da bi bil vsak nadvoz ali podvoz na teh mestih izvedljiv z nesorazmerno visokimi stroški. Preostalima dvema križiščema pa bi se bilo potrebno izogniti s preložitvijo ali ceste ali železnice.

Za g. Sbrizajem se je ponovno oglasil g. Lenček, tokrat kot zastopnik kranjske Trgovske in obrtne zbornice. Poudaril je, da bi bila gradnja lokalne železnice tako za Škofjo Loko z okolico kot tudi za celotno Selško dolino do Železnikov velikega pomena in da ne gre dvomiti v izboljšanje gospodarskih razmer. Zlasti bi železniška proga omogočila izvoz in prodajo bogatih zalog lesa in drugih naravnih bogastev. Razvile bi se nove gospodarske panoge, ki bi obolelo železarsko dejavnost ponovno oživile.

C. kr. okrajno glavarstvo je v komisiji zastopal okrajni glavar Alfons Pirc. V svoji izjavi je najtopleje pozdravil čimprejšnjo izvedbo proge in podprl g. Demšarja v želji, da se v projekt vstavi tudi tovarna postaja Dolenja vas.

Največ pripomb k načrtu je podal zastopnik c. kr. državnega vojaškega ministrstva. Pripombe odsevajo njegov pogled v prihodnost selške železnice, ki jo vidi v povezavi z bohinjsko progo. Z dnem, ko bi se ta vizija uresničila, bi se selška proga iz lokalke spremenila v glavno železniško progo II. razreda, ki bi omogočala varen promet 15–50 osnih vlakov na dan. Da bi bila takšna povezava povezana s čim manj težavami, je vojaški predstavnik zahteval, da se pri gradnji železniških naprav in objektov ob progi povsod upošteva možnost kasnejše razširitve.

Precej pripomb k načrtu je imel tudi g. Ortmann, zastopnik c. kr. železniškega ministrstva. Ker so nekatere od njegovih pripomb podobne tistim, ki so jih podali že govorniki pred njim, omenjam le dve. Prva se nanaša na dvakratni prehod čez reko Soro med 9. in 10. km ter 13. in 14. km. Po Ortmannovem mnenju sta obadva potrebna, če želijo upoštevati prošnje krajanov Bukovice in Dolenje vasi, da ta dva kraja direktno vključijo v potek proge. V drugi pripombi pa izraža potrebo po ohranitvi mlinskih rak v Železnikih.

Ob koncu je zaprosil za besedo še g. Avgust Novak, zastopnik konzorcija za izgradnjo proge. Na kratko je podal rezultate trasne revizije in postajne komisije

ter se pridružil željam in zahtevam predhodnikov po čimprejšnji izvedbi zastavljene projekta.

V naslednjem mesecu so o usodi lokalne železnice odločali pri c. kr. državnem vojaškem ministrstvu na Dunaju. 21. 12. 1903 so na c. kr. železniško ministrstvo naslovili sporočilo, da soglašajo s predlogi, ki sta jih po ogledu trase podala njihova zastopnika. Takoj zatem je železniško ministrstvo odobrilo splošni načrt in prižgalo konzorciju zeleno luč za izdelavo detajlnejšega projekta.<sup>13</sup>

Ko listamo po časopisih iz začetka tega stoletja in po ohranjenem arhivskem gradivu iz tega obdobja, opazimo, da je leto 1903 pomenilo prvi višek v prizadevanjih za izgradnjo železniške proge, ki bi povezala kraje v Selški dolini s Škofjo Loko in gorenjsko železnico. Žal je v naslednjih letih aktivnost močno upadla, na kar opozarja tudi majhno število ohranjenih podatkov. Tako sta se nam iz leta 1904 ohranila le dva krajša zapisa, ki pa ne povesta ničesar novega, tako kot tudi ne zapisnik VI. seje kranjskega deželnega zbora (14. 11. 1905), na kateri so se zelo na hitro dotaknili tudi železnice v Selško dolino.

Ponovno je akcija oživela leta 1908. Prvotni načrt, po katerem naj bi skozi Selško dolino sopihala parna lokomotiva, je bil deležen bistvenih sprememb. Nadinženir Žužek je pri izdelavi novega načrta namesto pare predlagal uporabo električne energije, ki bi jo poceni pridobivali na reki Sori.<sup>14</sup>

O novem načrtu in kritju stroškov gradnje proge je presojal konzorcij na seji 29. 10. 1908. Konzorcionarji so bili mnenja, da bi bila železnica na električni pogon gotovo rentabilnejša in tudi za mesto Škofja Loka večjega pomena. Glede financiranja so pojasnili, da so posestniki iz Železnikov in Selc že podpisali za okoli 300.000 K delnic in da pričakujejo podoben odziv tudi od občin Železniki, Selca in Škofja Loka.

O finančni podpori bodoči železnici je občinski odbor mesta Škofja Loka spregovoril prvič že spomladi leta 1908 na pobudo tedanjega župana Nika Lenčka. Predlagal je, naj mestna občina Škofja Loka pokaže naklonjenost do akcije na ta način, da da za izgradnjo železnice brezplačno na razpolago kamenje iz mestnega kamnoloma na Kamnitniku.<sup>15</sup> Naslednjič je prišla ta točka na dnevni red v začetku leta 1909, ko so razpravljali o prošnji konzorcija, naj bi mestna občina podpisala za 30.000 K delnic. Župan Lenček je odbornike opozoril, da se v kamnolomu na Kamnitniku nahaja več sto vagonov že lomljenega kamenja v vrednosti okoli 10.000 K. Zato je menil, naj bi se občina zavezala kupiti le še za 20.000 K delnic, kar so odborniki z glasovanjem potrdili.<sup>16</sup>

Nadaljnji potek dogodkov do leta 1912 bi zaradi neohranjenosti gradiva težko rekonstruirali. Kranjski deželni zbor se vprašanja selške železnice ni loteval, pa tudi časopisi iz tega obdobja ji niso posvečali prostora. Iz omenjenega je zato moč sklepati, da je akcija ponovno izgubila na intenzivnosti.

Ko so leta 1912 v kranjskem deželnem zboru načeli problematiko železniškega omrežja na Kranjskem, je priložnost izkoristil poslanec Demšar in sprožil vprašanje gradnje selške proge.<sup>17</sup> Potrebo po železniški progji je utemeljeval z gospodarskimi in strateškimi razlogi. Opozoril je na prostrane gozdove, rudna bogastva ter vodno moč reke Sore in njenih pritokov, na katerih je bilo postavljenih nad 30 žag. Te so dolini dajale zaslužek in zmanjševale odtok domačinov na tuje. Transport lesa do železniške postaje v Škofji Loki po že precej zvoženi cesti pa je bil drag in naporen, zato bi bila železniška proga še toliko bolj potrebna. Prav tako kot gospodarski so v prid gradnje železnice govorili strateški razlogi. Trasa, po kateri je bila speljana enotirna bohinjka železnica, bi se v primeru vojne kaj hitro izkazala kot sila neugodna. Zaradi bližine državne meje in predorov na proggi bi

jo lahko nasprotnik brez večjih težav onesposobil. V takšnem primeru bi selška železnica, posebno še, če bi bila speljana do Podbrda, predstavljala nadomestno progo in omogočala vojski ob pravem času priti na pravo mesto.

Načrt selške železnice so zadnjikrat pretresali leta 1914. Takratni tajnik konzorcija g. Hafner ga je izročil tvrdki Redlich & Berger z Dunaja, ki naj bi preučila možnost elektrifikacije projektirane proge. Teren sta si ogledala župan Hafner in eden od inženirjev omenjene tvrdke. Od tu dalje sledi za načrtom izginjejo. Po nekaterih podatkih ga je tvrdka konzorciju vrnila, obstaja pa tudi druga možnost, da se je v vseh zmešnjavah vojnega časa izgubil na Dunaju.

Črnoglede napovedi poslanca Demšarja iz leta 1912 so se vse prezgodaj uresničile. Z vstopom Italije v vojno na strani antante leta 1915 se je le nekaj deset kilometrov stran od projektirane proge odprlo novo soško bojišče, ki je med slovenskimi fanti zahtevalo tako krvav davek. Ves železniški promet južno od Mosta na Soči je bil ustavljen, proge v zaledju fronte pa so služile le še za prevoz vojaških transportov. Teh je bilo tako veliko, da so bili železniški tiri pogostokrat povsem zatrpani in se je promet odvijal s temu primerno hitrostjo. Nič bolje ni bilo s cesto iz Škofje Loke skozi Podbrdo do Tolmina, po kateri se je pomikal velik del tovara, namenjenega na fronto. Nove razmere so tako najbolj nazorno potrdile, kako prav je imel poslanec Demšar, ko je pred leti govoril o nujnosti in koristnosti omenjene proge v primeru vojne. Škoda le, da njegove daljnovidne besede niso ob pravem času našle pravega odziva.

### Škofja Loka–Žiri 1910–1914

Prvi zapisi, ki omenjajo možnost izpeljave železniške proge skozi Poljansko dolino, segajo v trideseta in štirideseta leta 19. stoletja in sovpadajo z gradnjo prve faze železniške proge Dunaj–Trst. Ta del proge, ki je povezal med seboj Dunaj, Maribor in Celje, ni bil sporen, pač pa so se porajala vprašanja, kako potegniti progo proti Ljubljani in dalje do Trsta. Načrt iz leta 1836, delo Petra Leskovca iz Veharš, omenja dve varianti.<sup>18</sup> Za nas je bolj zanimiva druga, ki je bila speljana od Ljubljane mimo Medvod do Škofje Loke in dalje po Poljanski dolini do Hotavelj, Kopačnice in Cerkna. Od tu naprej bi tekla proga ob reki Idrijci do Mosta na Soči in ob Soči do Gorice in del poti do Trsta. Medtem ko omenjena varianta vključuje velik del Poljanske doline, zajema prva le njen zgornji konec, saj je predvidevala naslednjo traso: Ljubljana–Vrhnika–Podlipa–Smrečje–Dobračeva–Fužine–Sovodnj–Idrijca–Most na Soči–Gorica–Trst.

Drugič je našla Škofja Loka prostor v železniških načrtih leta 1846, ko še vedno ni bilo natančno znano, ali bo stekla proga od Celja proti Ljubljani ob Savinji in Savi ali po Tuhinjski dolini na Kamnik ali skozi Črni graben na Domžale in od tam naprej proti Šentvidu, Medvodam, Škofji Loki ter po Poljanski dolini naprej proti Jadranu.<sup>19</sup>

Tudi načrti za zvezo Ljubljana–Trst, ki datirajo v leto 1849, Škofje Loke in Poljanske doline niso pustili ob strani. Škoda le, da sta bili vključeni v varianto, ki ni doživela svoje uresničitve. Omenjeni načrt je predvideval progo: Šentvid–Medvode–Škofja Loka–Poljanska dolina–Idrijca–Most na Soči–Gorica–Trst.<sup>20</sup>

Južna železnica je že leto dni po dograditvi<sup>21</sup> prešla iz rok države v roke francoske družbe Rotschild–Talabot. Zaradi monopola in lastne tarifne politike, ki jo je družba uvedla, so se začele porajati zahteve po drugi zvezi s Trstom, ki bi tekla neodvisno od južne železnice. Med načrti, ki so sledili, je za nas zanimiv projekt t. i. »loške proge«, ki je bil aktualen kar tri desetletja – od leta 1867 do

konca 19. st., ko je dokončno padla odločitev za gradnjo bohinske železnice. Prvotno naj bi tekla proga od železniške postaje na Trati v Škofjo Loko in dalje skozi Brode, Log, Poljane, Trato (Gorenjo vas) do Žirov, od koder bi se povzpela proti Veharšam in Hrušici. Pot bi nadaljevala mimo Šmihela, Razdrtega in Senožeč do Divače, kjer bi se pridružila južni železnici in po njej tekla do Trsta.<sup>22</sup> Kasnejši načrt je predvideval še podaljšanje proge iz Škofje Loke do Kranja, Tržiča in s predorom pod Ljubeljem do Celovca.

Verjetno je bila lega Škofje Loke in Poljanske doline tisti faktor, ki je pripomogel, da sta našli svoje mesto tudi v načrtu osrednjih ilirskih železnic iz leta 1872. Kot transverzalno progo na relaciji vzhod–zahod je načrt predvideval železnico od Celja do Trsta.<sup>23</sup> Železnica bi tekla od Celja mimo Žalca do Vranskega in po Tuhinjski dolini do Kamnika in dalje do Mengša. Do Šenčurja bi pot nadaljevala po predvideni progi Celovec–Jezerško–Ljubljana.<sup>24</sup> Tam bi se nato obrnila proti zahodu do Brega ob Savi in naprej proti Škofji Loki. Pot bi nadaljevala po Poljanski dolini do Žirov in čez Rovte v Idrijo, od tod naprej pa po dolini Idrijce do Mosta na Soči, Gorice in Trsta. Ideja o izgradnji omenjene proge je bila živa do konca 19. st., ko je zaradi sklepa o graditvi bohinske železnice morala zatoniti v pozabo.

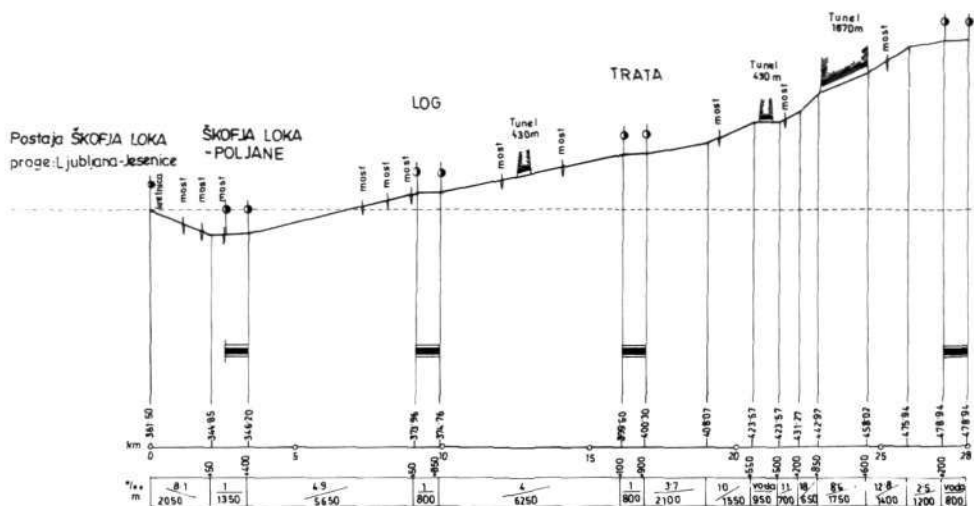
Izgradnja enotirne bohinske železnice leta 1906 ni izpolnila pričakovanj tržaških trgovskih krogov, zato so kmalu oživele zahteve o uresničitvi »loške proge«, ki bi jo podaljšali preko Sorškega polja do Kamnika in po Tuhinjski dolini do Polzele.<sup>25</sup> Tu bi se železnica povezala z že obstoječo progo Celje–Velenje–Dravograd–Zeltweg. Pri Zeltwegu bi se priključila na glavno državno progo in tekla naprej proti severu. S tem bi se izoblikovala tretja povezava Trsta s severnimi avstrijskimi deželami (Vzhodna Češka, Moravska, Šlezija, Galicija). Proga bi tekla povsem neodvisno od južne železnice in tursko–karavanško–bohinske proge in bi bila tako z gospodarskega kot tudi s strateškega ozira velikega pomena. Razbremenila bi preostali dve progi, hkrati pa bi se izognila nevarnostim, ki so na obeh grozile na poti do Trsta.<sup>26</sup>

Načrti za tretjo zvezo s Trstom so se rojevali postopoma, v več fazah, ki datirajo v obdobje 1905–1910. V prvih treh letih je bila pozornost namenjena predvsem povezavi kamniške in savinjske proge. Vrzal, ki je zijala med njima, bi zapolnili z izgradnjo proge skozi Tuhinjsko dolino. V ta namen so bili izdelani vsi potrebni načrti in opravljena trasna revizija in postajna komisija. Omenjena proga bi se pri Polzeli priključila na progo Celje–Dravograd–Zeltweg, pri Kamniku pa na lokalno železnico Kamnik–Ljubljana. Pot bi nadaljevala po že zgrajeni lokalki Ljubljana–Vrhnika in po načrtovani lokalki Vrhnika–Idrija, od katere bi se odcepila pri Hotedrščici. Od tam dalje bi tekla proti Razdrtemu, Sežani ali Divači in Trstu.<sup>27</sup>

Škofja Loka in Poljanska dolina se v načrtih za tretjo železniško povezavo s Trstom pojavita razmeroma pozno, šele leta 1910. Tedaj je stekla dobro organizirana akcija, v katero so se vključili sodni okraji Škofja Loka, Kranj, Kamnik in Vrnsko. Iz priloge Gorenjca z dne 26. 2. 1910 izvemo, da je 17. februarja potekal v mali dvorani hotela Union v Ljubljani šod za nameravano železniško progo Polzela–Motnik–Kamnik–Kranj–Škofja Loka–Žiri. Na shodu so opozorili na gospodarsko potrebo po tej progi in izvolili odbor, ki naj bi izvršil sklepe shoda. Za predsednika odbora so imenovali graščaka Apfalterna s Križa, za podpredsednika župana Mejača iz Komende, za tajnika A. Koblarja iz Kamnika in za blagajnika župana I. Zabreta iz Predoselj.

Čeprav celoten načrt proge še leta 1912 ni bil izdelan, so že leta 1910 vsaj okvirno vedeli za njen potek. Do Kamnika bi progo speljali tako, kot je bilo





PODOLŽNI PROFIL, leto 1928

zamišljeno že leta 1907. Od tam dalje bi tekla skozi vasi pod Krvavcem do Kranja in preko sorškega polja do Škofje Loke ter po Poljanski dolini do Žirov. Tu bi se od nje odcepila proga Žiri-Idrija-Most na Soči. V primeru da terenske razmere njene gradnje ne bi dopuščale, bi ta del odpadel. Od Žirov bi glavna proga nadaljevala pot do Godoviča, Hrušice, Razdrtega in Senožeč. Glede izpeljave železnice na relaciji Senožeče-Trst sta obstajali dve možnosti. Prva je predvidevala linijo preko Sežane, druga pa preko Štanjela do Gorice in naprej proti Trstu.<sup>28</sup>

Železnica bi povezala z lepotami in naravnimi bogastvi obljudene dele Gorenjske. Tuhinjska dolina je pod prostranimi gozdovi skrivala bogata nahajališča kvalitetnega premoga, ki so zaradi oddaljenosti od železnice ostajala neizrabljena. Ravnica od Kamnika do Kranja in naprej do Škofje Loke, pokrita z rodovitno zemljo, je vsako leto ponujala več kot je tukajšnje prebivalstvo potrebovalo le zase. Kokrška, Poljanska in Selška dolina so razpolagale z lesom in najrazličnejšimi rudami (železo, baker) in še bi lahko naštevali. Toda naj je ljudstvo pridelalo še več žita, vzredilo še več živine, naj je imelo še tolikšno bogastvo v gozdovih in naravnih lepotah, mu to ni kaj dosti pomagalo, če vsega naštetega niso mogli spraviti v promet, ker so bili stroški transporta previsoki in bi jim od izkupička ostalo bore malo. Železniška proga bi marsikateri problem lahko rešila. Zmanjšala bi tudi odseljevanje na tuje in pospešila razvoj turizma, obrti in industrije.

V prid nove proge so poleg gospodarskih razlogov govorili tudi strateški vidiki, saj je bilo znano, da sta imeli obe obstoječi železniški povezavi s Trstom svoje pomanjkljivosti in bi bili v primeru vojne na več mestih ranljivi.

Prvi večji problem v zvezi s izgradnjo železnice Polzela-Žiri-Trst so se pojavili leta 1910, ker so hoteli Domžalčani potek proge spremeniti sebi v prid. Pri tem prvi del proge sploh ni bil sporen. Do Motnika bi tekla železnica tako, kot je bilo vseskozi zamišljeno. Od tam dalje pa so železi Domžalčani potegnili progo povsem drugače, kot so to nameravali Kamničani. Po njihovem načrtu bi železnica pri

Motniku zavila v predor pod Kozjakom in na drugi strani nadaljevala pot skozi t. i. Črni graben do Domžal, kjer bi se priključila na lokalko Kamnik–Ljubljana. S takšno zamisljivo se je posebna domžalska deputacija še istega leta pojavila na vojaškem ministrstvu na Dunaju.<sup>29</sup> Dokazovali so, da bi bila njihova varianta cenejša, rentabilnejša in krajša, ker bi jo bilo potrebno graditi le do Domžal. Nasprotna stran je seveda te podatke takoj zanikala z novimi številkami, ki so prikazovale domžalsko linijo kot dva kilometra daljšo in za cela dva milijona kron dražjo. Domžalčani so na Dunaju dosegli, da je vlada zadolžila enega od inženirjev, naj trasira progo od Motnika proti Domžalam. Trasiranje je potekalo spomladi 1911 in je bilo izvedeno na državne stroške. Komaj so se Domžalčani vrnili domov, že sta se na Dunaj podala baron Apfaltrern in g. Mejač, ki sta skušala prepričati vojaško ministrstvo o pomembnosti proge Polzela–Kamnik–Kranj–Škofja Loka–Žiri.

Ogroženost projekta Kamnik–Žiri je še bolj trdno povezala med seboj Ločane, Kamničane in Kranjčane. Dobro so se namreč zavedali, da bi izgradnja nasprotnne variante lahko za vedno pokopala njihove upe po železnici, ki bi jih povezala z Dunajem in Trstom. Vodilno vlogo so še vedno obdržali Kamničani. 29. januarja 1911 so na izredni seji občinskega odbora spregovorili o nastali situaciji in oblikovali resolucijo, ki so jo naslovili na deželni železniški odbor. Po en izvod resolucije so poslali še mestnemu županstvu v Škofjo Loko in Kranj s prošnjo, da oboji na podoben način podpro projekt Polzela–Kamnik–Žiri. Ločani so se odzvali prvi. Na seji občinskega odbora 15. 2. 1911 so sprejeli naslednjo resolucijo:<sup>30</sup>

*»Visoki deželni zbor je na svoji XXIII. seji dne 29. januarja 1910 soglasno sprejel predlog upravnega odseka glede železnične zveze Polzela–Kamnik in naprej čez Kranj in Škofjo Loko do Žirov. Naročil je obenem, da se to vprašanje potom deželnega železničnega odbora čimpreje v smislu samostojnega predloga poslanca Lovrenčiča in tovarišev reši.*

*Zdaj pa se čuje, da je ta projekt v nevarnosti in da se namerava trasa izpeljati čez Domžale na Ljubljano.*

*To bi bil hud udarec za vse prizadete kraje, zlasti pa za Škofjo Loko ter za obljudeno in rodovitno Poljansko dolino, ki le vsled pomanjkanja ugodne železnične zveze vedno bolj nazaduje in hira. Pa tudi iz splošno kranjskega stališča je proga čez Kamnik in Škofjo Loko na Žiri eminentno večjega pomena in koristi, kakor proga čez Domžale, kajti prva proga odpre neprimerno več sveta prometu in izkoriščanju naravnih moči in produktov, kakor druga.*

*Zategadel se slavni železnični odbor nujno prosi, da se zavzame za prvo progo in da se vse potrebno ukrene, da se ta projekt uresniči, kajti drugače so nekdanj tako cvetoče pokrajine kakor Škofja Loka z okolico, Poljanska dolina in Žiri za stoletja potlačena v ozadje in neizogibno vedno večjemu propadu.*

Občinski zastop mesta Škofja Loka

15. 2. 1911

N. Lenček, župan  
L. Sušnik, svetovalec  
J. Debelak, odbornik  
M. Žigon, odbornik«

Resolucijo so predložili glavnemu deželnemu železniškemu odboru v Ljubljani. Kranjčani so podobno resolucijo sprejeli na seji 24. 2. 1911.

Na nujnost izgradnje železniške proge Polzela–Žiri sta skušala opozoriti dva javna shoda, v Kranju in Cerkljah. Na prvem, ki je potekal 20. 2. 1911 v Ljudskem domu v Kranju, je Ločane zastopal notar in župan Niko Lenček. V svojem govoru je spomnil na posledice, ki bi jih za Škofjo Loko in Poljansko dolino prinesla izgradnja domžalske variante. Poudaril je, da bodo zastavljeni cilj lahko dosegli le s koordiniranimi akcijami. S shoda so poslali dve resoluciji. V prvi, ki je bila namenjena glavnemu železniškemu odboru v Ljubljani, so odbor pozvali, naj vztraja pri svojem prvotnem sklepu, da se proga trasira po liniji Polzela–Kamnik–Žiri in da naj po svojih močeh pomaga k čim hitrejši uresničitvi projekta. Drugo resolucijo so naslovili na železniško ministrstvo na Dunaju. V njej so še enkrat opozorili na gospodarski pomen proge in zaprosili ministrstvo, da bi dalo tej progi prednost pred drugimi projekti. Do skoro identičnih zaključkov so prišli tudi udeleženci shoda v Cerkljah 9. 4. 1911.

Še več besed kot leta 1911 je bilo o načrtovani progi izrečenih leto kasneje. V Kranjskem deželnem zboru so se projekta dotaknili 22. 2. 1912. Baron Apfaltrern je poslance spomnil, kako potrebno bi bilo revidirati projekt »loške linije« in zapolniti vrzeli v načrtu Polzela–Trst, ki so že zijale. Tu je mislil na dvoje delov proge: od Kamnika preko Kranja do Škofje Loke in od Senožeč do Trsta. Kompletna dokumentacija bi jim zagotavljala večje možnosti pri pristojnih centralnih organih na Dunaju. Na kratko je opozoril še na morebitne težave na delu proge od Žirov do Razdrtega, saj bi bilo potrebno prečkati dvoje razvodij – prvo pri Veharšah in drugo pri Hrušici.

Drugo največje mesto na Kranjskem na prelomu stoletja je bila v kotanjo stisnjena rudarska Idrija. Kljub temu, da je razpolagala z bogastvom živosrebrne rude, je ostajala odmaknjena od večjih središč, saj so do nje vodile le strme kolovozne poti, težko pričakovana železnica pa je živela le v načrtih na papirju. Ko so Idrčani okoli leta 1910 izgubili že skoro vsako upanje, da bi lokomotiva kdaj prisopihala do njihovega mesta, se je razširila novica o nameravani železniški transversali, na katero bi se pri Žireh priklopila lokalna proga Žiri–Idrija–Most na Soči. Da novica ni bila iz trte zvita, dokazuje dopis kranjskega deželnega odbora z dne 28. junija 1912, naslovljen na županstvo Škofja Loka. V dopisu mu odbor sporoča, da se nameravajo izdelati generalni načrti za progo Škofja Loka–Žiri–Idrija–Most na Soči, ki bi za kranjski del proge stali 23.000 K. Deželni odbor bi lahko iz deželnih sredstev prispeval določeno vsoto le v primeru, da bi tudi država in lokalni interesenti dali kaj zraven. Vsota, ki naj bi jo zbrali pri lokalnih interesentih, naj bi znašala od 8.000 do 12.000 K. Ker je bilo potrebno denar čim hitreje zbrati, je deželni odbor loškemu županstvu predlagal, da stopi v stik z mestno občino Idrija. Skupaj naj bi ustanovili enega ali več krajevnih železniških odborov, ki bi omenjeni denar zbrali. Po vsej verjetnosti so tak dopis prejeli tudi v Idriji, saj so se že 10. julija obrnili na županstvo v Škofji Loki z vprašanjem, kako naj se ti odbori sestavijo in če obstaja kaj upanja, da bi pri lokalnih interesentih zbrali navedeno vsoto. Iz odgovora župana Josipa Guzelja izvemo, da se je mestno županstvo strinjalo s predlogom o sestavi krajevnih železniških odborov, obenem pa je predlagalo, da bi se predstavniki obeh županstev srečali na skupnem sestanku nekje v Poljanski dolini.

Na sestanek v Žireh, 6. avgusta 1912, so bili z loške strani povabljeni predstavniki občin Škofja Loka, Stara Loka, Sora, Zminec, Poljane, Javorje, Trata, Oselica in Žiri. G. Josip Hafner je predlagal sestavo dveh krajevnih odborov:

- a) Škofja Loka – Žiri,
- b) Dole – Idrija – Sp. Idrija – goriška meja.

V krajevni odbor Škofja Loka – Žiri so bili izvoljeni:<sup>31</sup>  
mestna občina Škofja Loka: Josip Guzelj (župan), Josip Hafner in Rafael Thaler. Za namestnika je bil imenovan Andrej Jamnik;  
občina Stara Loka: Matija Mrak (dekan) in Anton Kalan;  
občina Sora: Franc Finžgar (župnik);  
občina Zminec: Luka Dagarin (župan) in Franc Hribernik;  
občina Javorje: Luka Bogataj (župan) in Janez Gantar;  
občina Poljane: Ignacij Čadež (župan), Franc Demšar in Matija Inglič;  
občina Trata: Franc Uršič (župan), Franc Demšar, Josip Šubic in Vaclav Paleček;  
občina Oselica: Valentin Frelih (župan), Janez Gladek in Lovrenc Telban;  
občina Žiri: Josip Logar (župnik), Anton Primožič, Valentin Poljanšek in Anton Kopač. Za namestnika je bil imenovan župan Franc Petrič.

Ker se je sestanka z idrijske strani udeležilo premalo predstavnikov, da bi lahko izvolili svoj odbor, so se dogovorili, da Idrijčani sami izvolijo svoj krajevni odbor. V tem odboru naj bi poleg občinskih predstavnikov sodelovali še predstavniki cestnega odbora, rudniškega ravnateljstva v Idriji in gozdnega ravnateljstva v Gorici. Delovni predsednik g. Štravs, župan iz Idrije, je spomnil, da bi kazalo v krajevne odbore pritegniti tudi interesente občin Mengeš, Vodice in Smlednik. Izvoljeni krajevni odbori naj bi iz svoje srede izvolili deputacijo, ki bi pri vojaškem in železniškem ministrstvu na Dunaju dosegla izgradnjo proge. Stroške deputacije bi pokrile občine.

Z izvolitvijo idrijskega krajevnega odbora 19. 8. 1912 so bile dane možnosti, da se oboji predstavniki ponovno sestanejo, tokrat pri županu Ignaciju Čadežu v Gorenji vasi.<sup>32</sup> Osnovna točka dnevnega reda so bile volitve skupnih organov obeh odborov. Za predsednika so izvolili Rafaela Thalerja, trgovca iz Škofje Loke, za njegovega namestnika Josipa Hafnerja, svetnika Trgovske zbornice v Ljubljani, podpredsedniško funkcijo pa so zaupali Josipu Logarju, župniku iz Žirov (za loški okraj) in Ivanu Štravs, županu iz Idrije (za idrijski okraj). Ob koncu sestanka so se člani obeh odborov ustavili še ob vprašanju financiranja načrta. K tej ničkaj prijetni točki razgovora se je oglasil edinole g. Štravs, ki je zelo previdno sporočil, da občine Idrija, Sp. Idrija in Dole ne morejo prispevati nič, dokler se z Dunaja ne vrne deputacija, ki bo že vedela povedati, kakšne so dejanske možnosti izgradnje proge.

S kakršnimi novicami se je deputacija vrnila z Dunaja, če se je tja sploh podala, arhivski viri ne povedo. Prav tako nimamo nikakršnih podatkov, ki bi nam kaj več povedali o delu odborov v naslednjih dveh letih. Dejstvo pa je, da tudi če so nadaljevali z delom, njihove odločitve niso padle na plodna tla. Ministrstva na Dunaju so v tistih mesecih mnogo bolj kot poljanska železnica, skrbele politične razmere, ki so Evropo iz dneva v dan bolj pogrezale v pekel prve svetovne vojne.

### **Sv. Peter–Domžale–Škofja Loka–Žiri/Področje 1928–1931**

Nekoč tako veličastna avstro-ogrška monarhija se je leta 1918 sesula kot hišica iz kock. Z mirovnimi pogodbami so članice zmagovitega tabora trgale od njenega nekdanjega ozemlja kos za kosom. Tudi slovenskemu ozemlju ni bilo prizanešeno. Z rappalsko mirovno pogodbo leta 1920 je bila potegnjena meja, ki se je zajedla globoko v slovenski etnični prostor.

Nov politični položaj se je jasno odražal v železniških projektih iz obdobja stare Jugoslavije. Če je za časa dvojne monarhije lega velikih železniških vozlišč

na Dunaju, Gradcu, Trstu ... narekovala razpletanje železniške mreže preko slovenskega ozemlja pretežno v smeri sever-jug, zasledimo po letu 1918 orientiranost vzhod-zahod. Takšno smer so narekovale ne le spremenjene politične, temveč tudi gospodarske zahteve. Slovenija je bila v tistih prelomnih časih povezana z inozemstvom z enajstimi progami, z drugimi deli nove države pa le z dvema. Takšno stanje nikakor ni moglo voditi k hitremu gospodarskemu razvoju, česar se je dobro zavedal dr. Anton Korošec, ko je leta 1920 sklical 1. železničarsko konferenco v Beogradu. Ob tej priložnosti je slovenska delegacija predložila vse projekte nujnih železniških prog, med katerimi je bila tudi proga Savinjska dolina-Škofja Loka. Vendar zaradi bližine državne meje in velikega števila prošenj, ki so kar deževale na pristojna mesta, omenjena proga ni prišla v ožji izbor.

Novica o najetju 13-milijardnega Blairovega posojila, namenjenega za gradnjo železnic, je dala novega elana akciji za gradnjo slovenske transverzale. Tako kot pred desetletjem in pol sta se tudi tokrat izoblikovala dva tabora, ki sta vsak po svoje želela izpeljati železniško progo. Prvi tabor so sestavljali železniški odbori Kranj, Kamnik, Gornji grad in Mežica, drugega pa železniška odbora Škofja Loka in Domžale.<sup>33</sup> Na vprašanje, zakaj so se Ločani tokrat znašli na drugem bregu kot Kamničani, s katerimi so še pred 15 leti tako tesno sodelovali ravno pri vprašanju izgradnje železniške proge, ni težko odgovoriti, ko enkrat vemo, kakšno traso so si začrtali prvi in kakšno drugi. Načrt gorenjsko-štajersko-koroškega odbora je prvotno predvideval progo Šmartno ob Paki-Gornji grad-Tuhijska dolina-Kamnik-Kranj in stransko progo Radmirje-Ljubno-Prevalje. Takšen načrt, v katerem Škofja Loka ni našla svojega mesta, za Ločane seveda ni prišel v poštev, po drugi strani pa je bilo zanje povsem vseeno, ali bodo speljali železnico s štajerske na kranjsko stran po Tuhinjski dolini na Kamnik ali skozi Črni graben na Domžale.

Vsi železniški odbori so štartali zelo aktivno. Že 15. aprila 1928 so Domžalčani in Kamničani organizirali dvoje zborovanj, na katerih so se udeleženci izrekli vsak za svojo traso. Ločani so jim sledili štirinajst dni kasneje (29. 5. 1928) na manifestacijskem shodu, ki ga je organiziral Prometni odsek.<sup>34</sup> Shoda v društvenem domu se je udeležilo nad 500 zastopnikov okoliških občin, javnih korporacij, uradov ter trgovskih in gospodarskih podjetij od Domžal do Žirov in Sorice. Po pozdravnem nagovoru načelnika Janka Potočnika je sledil kratek oris prizadevanj za železniško progo skozi Škofjo Loko, ki ga je podal župan Josip Hafner. Za njim se je zvrstila še cela vrsta govornikov, ki so vsak s svojega zornega kota upravičevali potrebo po izgradnji železnice. Zborovalci so z največjim odobravanjem sprejeli resolucijo, v kateri naprošajo kraljevsko vlado, da ob razdelitvi 13-milijardnega posojila nameni primeren znesek za gradnjo železnice z izhodiščem v Šempetru v Savinjski dolini skozi Vransko, Črni graben, Domžale do Škofje Loke in od tod po obeh dolinah do državne meje. Pod resolucijo se je podpisalo 274 zborovalcev.

Na predlog g. Uršiča in g. Planine so na shodu izvolili 46-članski širši odbor, v katerem so bili zastopani predstavniki vseh županstev ob trasi bodoče proge. Pri popoldanski seji širšega odbora so delegati iz svoje srede izvolili ožji odbor v naslednji sestavi:<sup>35</sup>

predsednik:

Janko Potočnik, predsednik prometnega odseka;

podpredsedniki:

Josip Hafner, župan, Škofja Loka;

Josip Demšar, posestnik in strojar, Češnjica (za Selško dolino);

Franc Uršič, župan in oblastni poslanec, Trata (za Poljansko dolino);

baron Henrik Lazzarini, veleposestnik, Smednik (za občine onkraj Save);

tajnik:

mag. Oto Burdych, lekarnar, Škofja Loka;

blagajnik:

Lovro Planina, oblastni poslanec, Škofja Loka,

odborniki:

dr. Dionizij Marož, vodja srezke izpostave v Škofji Loki;

Franc Dolenc, lesni industrijalec, Stara Loka (za Škofjo Loko);

Peter Lipar, župan, Mengeš (za občine onkraj Save);

Matija Cankar, posestnik, Žiri (za Poljansko dolino);

Franc Demšar, trgovec in posestnik, Zali Log (za Selško dolino).

Že na prvi seji je odbor načel vprašanje izdelave načrta.<sup>36</sup> Po preudarni debati so sklenili, da stopijo v stik z gospodom Maksom Klodičem in ga zaprosijo za izdelavo načrta železniške proge od Domžal do Škofje Loke in dalje od Žirov oziroma do Podrošča. Po ceniku, ki je tedaj veljal za takšna dela, bi moral odbor za načrt odšteti okoli 50.000 din. Seveda bi bila ta cena lahko tudi nižja, če bi iz načrta črtali posamezne zahteve, kar pa je g. Klodič odboru odsvetoval. Menil je, da je nujno potrebno izročiti železniški direkciji po vseh predpisih izdelan načrt, kajti le v takšnem primeru bi obstajale možnosti, da direkcija načrt odkupi, četudi se proga ne bi gradila. S tem vloženi denar ne bi bil izgubljen.

Ker bi imele od nove železnice koristi vse zainteresirane občine, so se dogovorili, da si stroške izdelave načrta razdele. Vsaka občina bi plačala znesek, ki bi bil sorazmeren z dolžino proge prek njenega ozemlja. Pri tem so upoštevali ceno 600 din za vsak kilometer proge. Večina občin se je s predlogom strinjala, čeprav so bili ponekod mnenja, da celotnega zneska ne bodo mogli poravnati. Tako je bila občina Zminec pripravljena plačati za načrt le 2000 din namesto predvidenih 3000 din. Domžalčani so prvi poravnali zahtevani znesek 3000 din. Več pa niso bili pripravljeni dati, ker so računali na to, da bodo kot občina verjetno morali prispevati še kak dinar pri kritju stroškov načrta Sv. Peter-Domžale. Zanimiv odgovor so poslali z županstva Mavčiče. Pravijo, da so pripravljene dati le 1000 (namesto 2000), češ da se prebivalci vasi v smeri proti zahodu branijo stroškov, ker so blizu Kranja in ker kranjski železniški odbor prav tako zahteva finančno podporo. Župan nadalje dodaja, da je ljudem zelo težko dokazati, kje je njihov položaj na boljšem, da pa bodo gotovo poravnali še preostalo polovico zneska, ko bodo prepričani, da bo stala železniška postaja na njihovi strani Save. S posebnim predlogom so se oglasili Žirovci. Obenem z nakazilom 4000 din so postavili zahtevo po vrnitvi omenjene vsote v primeru, da bi progo speljali le po Selški dolini. Po njihovem mnenju naj bi železniški odbor izterjal denar od tistih občin, ki bi dobile železnico. Hkrati so se zavezali, da bodo oni pomagali vračati stroške, če bi proga stekla samo po Poljanski, ne pa tudi po Selški dolini. Železniški odbor se je z omenjenim predlogom sicer strinjal, je pa opozoril Žirovce, da odbor kot tak ne more dati garancije za vračanje stroškov tistim občinam, ki pri gradnji železnice ne bi prišle v poštev.

Ker se vojaška uprava v Ljubljani ni hotela glasno izreči ne za poljansko ne za selško železniško zvezo, je bil železniški odbor prisiljen vložiti pri ministru za promet načrta za obe dolini. Pri tem so se člani ožjega odbora na seji 30. 6. 1928 dogovorili, da bodo morale stroške izdelave načrta za progo Škofja Loka-Podrošča nositi občine Selške doline same. Levji delež stroškov bi s tem odpadel na občino Selca, saj bi bilo preko njenega ozemlja speljanih 15,5 km proge – od Praprotniškega polja do Železnikov. Finančno bi to za občino Selca pomenilo prispevek v višini 9300 din. Občinam Sorica in Železniki ne bi bilo potrebno poseči

tako globoko v blagajno, saj bi morala prva plačati le za 6,5 km in druga za 3,5 km železniške proge. Niti dinarja pa niso bili pripravljene tvegati za novo progo v občini Sora, kjer so bili odborniki mnenja, da njihova občina od železniške proge ne bo imela nobene koristi. Ostale občine bi morale za načrt prispevati naslednje vsote: Škofja Loka 10.000 din, Mengeš 6000 din, Trata, Stara Loka in Vodice po 4000 din, Poljane in Oselica po 3000 din, Javorje in Moste pri Komendi pa vsaka po 1000 din.

Po pogodbi, ki sta jo 3. 7. 1928 sklenila železniški odbor v Škofji Loki in ing. Makso Klodič, se je slednji obvezal, da bo do konca septembra izdelal načrte prog Škofja Loka–Domžale (23 km), Škofja Loka–Žiri (28 km) in Škofja Loka–Podrož (25 km) po ceni 580 din za kilometer. Odbor mu je vnaprej izplačal 20.000 din, preostali znesek (24.080 din) pa ob predaji načrtov 12. oktobra 1928. Ing. Klodič je načrte izdelal v treh izvodih, od katerih je enega obdržal sam, dva pa je izročil železniškemu odboru v Škofji Loki.

Ker je bil za selško progo narejen načrt že za časa avstro-ogrske monarhije, se je železniški odbor skušal izogniti novim stroškom, vendar se je kaj kmalu izkazalo, da starega načrta ni nikjer. Zaman so ga iskali najprej pri g. Egru in kasneje pri dr. V. Rožiču in g. F. Demšarju, nekdanjemu tajniku konzorcija za Selško progo. Oba sta vedela povedati le, da je imela leta 1914 načrte v rokah tvrdka Redlich & Berger, kam pa so se nato izgubili, jima ni bilo znano.

Meseca avgusta 1928 sta inženirja Šubic in Klodič začela progo trasirati.<sup>37</sup> Vsaka občina je bila dolžna pripraviti okoli 50 en meter dolgih in okoli 6 cm debelih, na enem koncu ošiljenih količkov. Izhodiščna točka je bila na železniški postaji na Trati, od koder je po Poljanski dolini meril ing. Stanko Šubic, proti Domžalam pa ing. Makso Klodič.

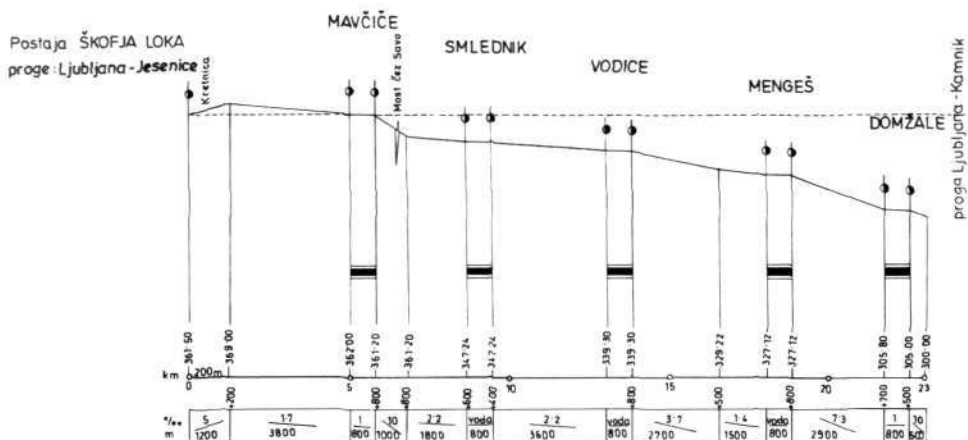
Ker bi železniška proga Domžale–Škofja Loka–Žiri oziroma Podrož predstavljala sestavni del železniške zveze med Savinjsko in Savsko dolino, je prav, da namenimo nekaj besed tudi prvemu delu trase.<sup>38</sup>

Proga bi imela svoje izhodišče na železniški postaji Polzela–Braslovče ob lokalni železnici Celje–Velenje. Od tod bi tekla skoraj vzporedno z državno cesto mimo Gomilskega do Vranskega in dalje do Motnika ter skozi predor pod Kozjakom v dolino Radomlje – skozi vasi Blagovica, Krašna, Trnjava, Lukovica, Dob do Domžal. Največjo težavo pri izgradnji 56 km dolge proge bi zaradi neugodne sestave tal predstavljala povezava med Tuhinjsko dolino in Črnim grabnom. Edina možna varianta, ki bi prišla v poštev in ne bi zahtevala večjih predorov, bi tekla od Motnika mimo Špitaliča do Jastrobja, se tu obrnila nazaj proti vzhodu in se nato počasi vzpenjala na Trojane. Na tej poti je načrt predvideval le en 1300-metrski predor. Pri Trojanah bi se obrnila proti zahodu, prečkala Trojansko sedlo s še enim 1650 m dolgim predorom in po že omenjeni trasi nadaljevala pot do Domžal.

Škofja Loka je bila zajeta v drugem delu trase, ki bi povezoval med seboj kraje na relaciji Domžale–Škofja Loka–državna meja. Tako prva kot druga varianta, ki bi vodila od Škofje Loke proti zahodu, bi omogočila nov dostop do državne meje in to približno po sredi med že obstoječima železnicama Jesenice–Boh. Bistrica–državna meja in Ljubljana–Logatec–državna meja.

Med Domžalami in Škofjo Loko<sup>39</sup> je interesom gradbenikov in tamkajšnjega prebivalstva najbolj ustrezala smer preko savske in sorške ravnice. 23 km dolga proga bi vodila skozi Mengeš, Vodice, Zapoge, Smladnik, Mavčiče in čez Sorško polje do železniške postaje na Trati pri Škofji Loki. Teren je vseskozi raven in za gradnjo zelo primeren, ker se ves svet sestoji iz gramoza in konglomeratov. Edino večjo oviro na celotni poti do Škofje Loke predstavlja kanjon reke Save, ponekod

## ŠKOFJA LOKA - DOMŽALE



PODOLŽNI PROFIL, leto 1928

globok od 25–35 m. Tega bi prečkali med Podrečo in Mavčičami. Načrt je predvideval most na kamnitih stebrih z železno konstrukcijo in sedmimi oboki. Pogoji za gradnjo so bili na tem delu proge daleč najboljše. Ravnica je razpolagala tako z gradbenim materialom (kamen, pesek, les) kot tudi z delovno silo. Te pa ni bilo malo, če upoštevamo, da je na širšem območju ob progi živel okoli 10.000 ljudi (Škofja Loka pri tem in upoštevana), ki so se večinoma ukvarjali s poljedelstvom in živinorejo. Gradnja proge bi marsikomu od njih omogočila dodaten vir zaslužka.

Potek proge po Poljanski dolini<sup>40</sup> bi narekovala konfiguracija terena. Prvi del doline, od Škofje Loke do Gorenje vasi, je precej širok in ne bi povzročal večjih težav. Te bi nastopile v zgornjem delu doline, zlasti okoli Fužin, kjer se dolina najbolj zoži, teren tod okoli pa postane najbolj negotov (ilovnati škrikljavci in peščenci). Ker zaradi plazovitosti useki ne bi bili mogoči, je načrt predvideval že pri Trebiji postavitev proge na zidano podlago, soteske pri Fužinah pa bi se izognili z izgradnjo 1670 m dolgega predora. Od izhoda predora do Žirov bi imela železnica ponovno značaj dolinske proge, tako kot od Škofje Loke do Hotavelj. Na poti do Hotavelj bi železnica šestkrat premostila Poljansko Soro. Dejstvo, da Poljansčica v času nalivov hitro in zelo močno naraste, je narekovalo projektiranje večjega dela proge po dobro zavarovanem nasipu in gradnjo širokih železnih ali železobetonskih mostov. Poleg že omenjenega predora je načrt predvideval še dva manjša. Prvega med Visokim in Poljanami in drugega pri vasi Podgora. Na železniško progo bi gravitiralo okoli 10.000 ljudi, ki so se večinoma ukvarjali z agrarnimi panogami. Železnica bi jim odprla lažjo pot do Škofje Loke in kar bi bilo za domačine še važnejše – omogočila bi izvoz lesa, živine, poljščin in bakrove rude. Tujim turistom pa bi približala lepote Poljanske doline. Vlak bi se na poti do Žirov ustavil štirikrat. Prvič v Viršku, drugič na Logu, tretjič na Trati (Gorenja vas) in četrtič na končni postaji v Žireh. Na celotni 28 km dolgi progi bi moral premagati višinsko razliko 118 m.

Tudi selški progi<sup>41</sup> bi kazala pot le glavna dolina, ki je, z izjemo Soteske, do Češnjice dovolj široka, od tod dalje pa bi bilo potrebno izvrtati v pobočje pet manjših predorov in par večjih usekov. Teren je zaradi karbonskih in permskih



skladov slab le med Praprotnim in Dolenjo vasjo, povsod drugod pa zelo trden (dolomiti, apnenec in škrljavec). Proga bi na devetih mestih prečkala Selško Soro. Prvi kilometer poti bi tekla po isti trasi kot poljanska. Pri Starem dvoru bi se od nje odcepila in nadaljevala pot pod južnim obrobjem Kamnitnika do postaje v Stari Loki. Ozko Sotesko bi si delila z reko Soro do Praprotniškega polja, kjer bi jo prvič prekoračila, potem pa na poti do Bukovice še dvakrat. Na Bukovici bi se vlak ustavil drugič, naslednjič pa šele na Češnjici. Tu je načrt predvideval skupno postajo za Češnjico, Studeno in Železnike. Zadnja tretjina proge bi bila verjetno najzanimivejša zaradi svojstvenega čara, ki bi ga ustvarjalo pet krajših predorov med Železniki in Zalim Logom in šest mostičkov čez Soro in njene pritoke. Na tem delu proge sta bili planirani postaji Zali Log in Podrošt. Slednja bi služila vsem pod Ratitovcem, predvsem pa Spodnji in Zgornji Sorici. Selška proga bi bila tri kilometre krajša od poljanske, vlak pa bi moral na njej premagati višinsko razliko 194 m. Tako kot na poljansko progo, bi tudi na selško gravitiralo okoli 10.000 ljudi, živečih od poljedeljstva, živinoreje in gozdarstva.

Ker je projektant računal, da bo proga Domžale–državna meja omogočala neposredne stike med prebivalci Savinjske doline in Gorenjske, je bilo potrebno vse priključke na obstoječe proge urediti tako, da kompozicij ne bi bilo treba nikjer obračati. To je bilo še zlasti pomembno zaradi vojaških transportov. Vlogo vozliščne postaje bi prevzele Domžale, kjer bi se večji del prometa iz smeri Šempeter in iz smeri Škofja Loka usmeril proti Ljubljani. S tem bi se močno razbremenila gorenjska proga na odseku Škofja Loka–Ljubljana. Železnica Šempeter–Domžale–Škofja Loka bi spadala med glavne železniške proge II. reda, poljanska in selška pa med lokalne železnice ali železnice III. reda.<sup>42</sup>

Pred gradnjo vsake proge je potrebno vsaj približno vedeti, kakšna bo njena rentabilnost.<sup>43</sup> Pri izdelavi izračuna za progo Šempeter–Domžale so vzeli za podlago razmere na kamniški progi, za poljansko in selško progo pa razmere na gorenjski progi od Kranja navzgor. Te razmere so bile, kar se tiče števila prebivalstva, gospodarstva in razvoja turizma, še najbolj podobne razmeram ob obravnavanih progah. Pri upoštevanju dveh parov tovornih in treh parov osebnih vlakov bi se vloženi kapital obrestoval na progi Domžale–Škofja Loka z 0,5 %, na poljanski progi z 0,75 % in na selški progi tudi z 0,5 %.

Sumarni pregled predvidenih stroškov nam da naslednje podatke:<sup>44</sup>

	km	Skupni stroški v milj. din	Stroški za 1 km v milj. din
Šempeter–Domžale	55,75	166.536	2.987
Domžale–Škofja Loka	23	41.007	1.783
Škofja Loka–Gorenja vas	17	73.913	4.348
Gorenja vas–Žiri	11	54.704	4.973
	28	128.617	4.593
Šk. Loka–Železniki	16	37.991	2.374
Železniki–Podrošt	9	31.531	3.503
	25	69.522	2.781

Kot sem že na začetku omenila, ideja o gradnji nove transverzale preko slovenskega ozemlja ni bila nova. Šlo je le za obnovitev akcije, katere korenine moramo iskati v prvem desetletju tega stoletja. Novi so bili samo tabori, ki so se oblikovali leta 1928. Njihovo formiranje so narekovali skupni interesi, to pa je bila v prvi vrsti trasa bodoče železnice. Škofja Loka za Kamnik ni bila več zanimiva, zato pa toliko bolj za njihove nasprotnike Domžalčane. Iz obeh ožjih odborov so izoblikovali poseben skupni odbor,<sup>45</sup> ki naj bi odločal o vseh pomembnejših zadevah pri gradnji proge Šempeter–državna meja. Njihove seje so se odvijale enkrat v Škofji Loki, drugič v Ljubljani, na Vranskem ali Domžalah. Že bežen pregled arhivskega gradiva pokaže, da je bil škofjeloški železniški odbor zelo aktiven, pri Domžalčanih pa so se vse stvari premikale zelo počasi. Verjetno je temu botrovala 100 % gotovost Domžalčanov, da bodo vojaške oblasti dovolile gradnjo proge le po njihovi trasi in ne po kamniški. Na skupni seji 16. 9. 1928 v Ljubljani so Domžalčani poročali, kako dobro so opravili pri šefu generalštaba in vojnem ministrstvu v Beogradu. Zatrjevali so, da imajo veliko izjav generalov za njihovo varianto proge. Baje so jim v Beogradu celo zatrdili, da ne rabijo nobenih projektov, zato se za projekt Šempeter–Domžale sprva sploh niso zanimali. Ing. Klodič, ki je ves čas tesno sodeloval z Ločani, se s takšnim mnenjem nikakor ni strinjal in je večkrat opozarjal, da izjava vojske še ne pomeni nič gotovega, še zlasti ne zato, ker je bil nasprotni tabor (Gornji Grad–Kamnik–Kranj) zelo dejaven. Da je bilo Klodičevo mnenje pravilno, se je izkazalo v začetku oktobra, ko se je v Beograd podala delegacija kamniškega odbora. Ko so generalu Kalafatoviću podali Hinterlechnerjevo geološko mnenje, po katerem bi bila izvedba proge pri Motniku zelo težka, je presenečen izjavil, da bo moral generalštab svoje stališče popraviti. Domžalčani pa so tudi po teh dogodkih še naprej živeli v slepi veri, da njihove variante ne more nič ogroziti. *»Nonsens je, da bi načelnik generalštaba kar takole spreminjal svoje stališče o tako važnem in za vojaštvo perečem vprašanju potem, ko je naši deputaciji jasno izrazil svoje stališče in ko je to tudi dokumentarično dokazano z dopisom sreskega poglavarstva oziroma pri vaš izpostave,«* so zatrjevali.<sup>46</sup> Ločani in ing. Klodič so bili previdnejši. Dokaz za to je dvoje pisem iz oktobra 1928.<sup>47</sup> Za nas je zlasti zanimivo drugo, ki je potovalo iz Škofje Loke v Domžale. V njem so Ločani ponovno podrezali Domžalčane, naj se aktivneje lotijo dela, sicer se bodo pridružili Kamničanom. Menili so, da imajo Kamničani nekaj zelo tehtnih dokazov in da se bodo morali Domžalčani pošteno potruditi, da dokažejo nasprotno. Svetovali so jim, naj se obrnejo na geološkega strokovnjaka Hinterlechnerja, da bi pregledal ves teren po Črnem grabnu do Šempetra in za protidokaze tudi po Tuhinjski dolini, ing. Klodiča pa naj zaprosijo za izdelavo potrebnih načrtov. *»Delajte hitro, če ne bo prepozno!«* zaključujejo. Kot kaže, je loško pisanje le zaleglo. Že v začetku novembra si je g. Hinterlechner ogledal celotno traso, g. Klodič pa je začel z izdelavo načrta, ki je bil izgotovljen spomladi 1929.

Mnogo bolj spretno politiko so vodili Kamničani. Niso bili tako slepo zaverovani kot Domžalčani, temveč so bili pripravljani tudi na določena odstopanja. Tako se je 8. 10. 1928 posebna kamniška deputacija oglasila v Škofji Loki. Loški odbor je zaprosila, da se povežejo z njimi in jih podpro v njihovi težnji po povezavi Kamnika s Savinjsko dolino preko Tuhinja. Ločani so se ob tem dogodku izkazali kot zelo načelni. Opozorili so Kamničane, da so se malo pozno spomnili nanje in da jim je bil še pred časom ljubši Kranj. Novo potezo v boju z Domžalčani so napravili Kamničani oktobra 1928. V svoj načrt so dodali še odsek od Kranja

preko Škofje Loke do Žirov. Tako da se je po novem celotna varianta imenovala: Šmartno ob Paki–Gornji grad–Tuhinj–Kamnik–Kranj–Škofja Loka–Žiri.

Arhivsko gradivo, ki bi nam bolj v detajle osvetlilo delovanje loškega in skupnega železniškega odbora v letih 1929–1931, je zelo borno. Iz dokumentov, ki so se ohranili, pa je moč sklepati, da je vsa zadeva v zvezi s projektirano progo v prvi polovici leta 1929 bolj ali manj počivala. Mogoče je temu vzrok namig ing. Klodiča, da v času organizacijskih in tehničnih sprememb pri Direkciji za gradnjo železnic ne bi bilo pametno hoditi v Beograd. Tako je loška deputacija raje počakala do 22. septembra. K ministrskemu predsedniku v Beograd so se napotili mestni župan Josip Hafner, nekdanji oblastni odposlanec Lovro Planina, predsednik pododbora gremija trgovcev v Škofji Loki Antec Savnik in predsednik škofjeloškega železniškega odbora Janko Potočnik. Eden od namenov deputacije je bila izročitev originalne spomenice za železniško progo Savinjska dolina–Domžale–Škofja Loka–Žiri. Istočasno so ministru za gradnje izročili rekognacijski načrt in zaprosili za izdajo odloka o izdelavi generalnega in detajlnega projekta. Odgovor ministrstva z dne 7. 10. 1929 je bil kratek in jedrnat: »Izgradnja proge Domžale–Škofja Loka–Žiri in Škofja Loka–Področje je sicer velikega pomena, vendar zaradi finančnih težav ni mogoče začeti z delom.« Ponovno je deputacija v sestavi Janko Potočnik, Josip Hafner in Franc Pestotnik (zastopnik domžalskega odbora) poskusila 10. 11. 1930 ob obisku ministrskega predsednika Petra Živkoviča v Ljubljani. Rezultat tudi tokrat ni bil nič boljši in je, kot vse kaže, za poldrugo desetletje zapečatil usodo projektirane železnice.<sup>48</sup> Preko sreske izpostave v Škofji Loki je železniški odbor 17. 1. 1931 prejel sporočilo ministrstva za gradnje, da za trasiranje omenjene proge ni kredita.

#### Opombe

<sup>1</sup> Novice, 9. januar 1894, str. 174.

<sup>2</sup> Naše železnice, *Gorenjec*, IV./1903, 27. junij 1903, št. 26, str. 277.

<sup>3</sup> Nova železnica Škofja Loka–Železniki, *Gorenjec*, 7. feb. 1903, št. 6, str. 55.

<sup>4</sup> Prav tam.

<sup>5</sup> Prav tam.

<sup>6</sup> Prav tam in ZAL – enota v ŠKL, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140, mapa: Železnica Škofja Loka–Železniki, 1903–1908.

<sup>7</sup> Nova železnica Škofja Loka–Železniki, *Gorenjec*, IV./1903, 7. feb. 1903, št. 6, str. 55.

<sup>8</sup> Nova železnica Škofja Loka–Železniki, *Gorenjec*, 14. feb. 1903, št. 7, str. 65.

<sup>9</sup> Prav tam.

<sup>10</sup> Železnica Škofja Loka–Železniki, *Gorenjec*, 21. marec 1903, št. 12, str. 120.

<sup>11</sup> Lokalna železnica Škofja Loka–Železniki, *Gorenjec*, 9. maj 1903, št. 19, str. 195.

<sup>12</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140, mapa: Železnica Škofja Loka–Železniki, 1903–1908, zapisnik uradnega oglada.

<sup>13</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140, dopis c. kr. okr. glavarstva v Kranju z dne 26. 2. 1904 in Železnica Škofja Loka–Železniki, *Gorenjec*, V./ 1904, 12. 3. 1904, št. 11, str. 106.

<sup>14</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140, mapa: Železnica Škofja Loka–Železniki, 1903–1908.

<sup>15</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, zapisniki sej občinskega odbora 1901–1910, št. 5, zapisnik seje z dne 24. 4. 1908.

<sup>16</sup> Prav tam, zapisnik seje z dne 2. 1. 1909.

<sup>17</sup> Obravnave kranjskega deželnega zbora, 1911–1912, zv. 48, zapisnik XI. seje z dne 22. 2. 1912, str. 411–412.

- <sup>18</sup> Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana 1968, str. 28 in Jože Jenko, *Vloga Škofje Loke v snovanju železniškega omrežja*, *LR* 6/1959, str. 182.
- <sup>19</sup> Ivan Mohorič, n.d., str. 19 in Jože Jenko, n.d., str. 183.
- <sup>20</sup> Ivan Mohorič, n.d., str. 28 in Jože Jenko, n.d., str. 186.
- <sup>21</sup> Dograjena je bila poleti 1857.
- <sup>22</sup> Jože Jenko, *Zgodovinski razvoj projekta železnice Škofja Loka–Divača (-Trst)*, *LR* 11/1964, str. 85–86.
- <sup>23</sup> Ivan Mohorič, n.d., str. 100.
- <sup>24</sup> Ivan Mohorič, n.d., str. 98. Proga od Celovca do Ljubljane bi tekla po trasi Celovec–Reberca–Železna Kapla–Jezerko–Preddvor–Šenčur–Brnik–Mengeš–Trzin–Ljubljana.
- <sup>25</sup> Načrti in ogled proge Kamnik–Polzela so bili izvedeni že leta 1907.
- <sup>26</sup> Obravnave kranjskega deželnega zbora, 1908–1910, zv. 47, zapisnik X. seje z dne 28. 9. 1909, str. 345.
- <sup>27</sup> Obravnave kranjskega deželnega zbora, 1905–1097, zv. 46, zapisnik VI. seje z dne 14. 11. 1905, str. 125.
- <sup>28</sup> Jože Jenko, *Vloga ...*, str. 198–199.
- <sup>29</sup> Akcija za železnico Kamnik–Kranj–Škofja Loka–Žiri, *Gorenjec*, XII./1911, 25. feb. 1911, št. 8.
- <sup>30</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140, mapa: Železniška proga Polzela–Kamnik–Žiri, 1910–1912.
- <sup>31</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140, mapa: Železniška proga Polzela–Kamnik–Žiri, zapisnik seje z dne 6. 8. 1912.
- <sup>32</sup> Prav tam, zapisnik seje z dne 27. 8. 1912.
- <sup>33</sup> ZAL – gradivo občine Kamnik do 1941. fasc. 100 in ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140.
- <sup>34</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 140.
- <sup>35</sup> Prav tam.
- <sup>36</sup> Prav tam, fasc. 141.
- <sup>37</sup> Prav tam.
- <sup>38</sup> *Arhiv prometnega inštituta pri ŽG Ljubljana*, Rekognoscijski načrt za progo Sv. Peter–Motnik–Domžale, Ljubljana, februar 1928.
- <sup>39</sup> Prav tam, Rekognoscijski načrt za progo Domžale–Škofja Loka–Žiri oziroma Podrošt, Ljubljana, oktober 1928.
- <sup>40</sup> Prav tam.
- <sup>41</sup> Prav tam.
- <sup>42</sup> Prav tam.
- <sup>43</sup> Prav tam.
- <sup>44</sup> Prav tam in Rekognoscijski načrt Sv. Peter–Motnik–Domžale.
- <sup>45</sup> ZAL – enota Škofja Loka, predvojna občina Škofja Loka, fasc. 141.
- <sup>46</sup> Prav tam.
- <sup>47</sup> Prav tam.
- <sup>48</sup> Leta 1947 je ing. A. Poljanšek izdelal nov načrt proge z izhodiščem v Polzeli in iztekom na Mostu na Soči. Traso bodoče železnice je speljal mimo Motnika, Trojan, Jarš, Škofje Loke in Idrije. Leta 1948 naj bi sledila izdelava detajlnejšega projekta in količenje trase, leta 1949 pa začetek gradbenih del, a je ostalo vse le pri začetnem projektu.

### Zusammenfassung

#### DIE BAHNLINIENVARIANTEN ÜBER DAS GEBIET VON ŠKOFJA LOKA VON 1903 BIS 1931

Der Pfiff der Eisenbahnlokomotive erklang über das Sorško polje erstmals im Jahr 1870 anlässlich des Ausbaus der Bahnlinie von Gorenjsko. Die Stadt Škofja Loka wurde leider dieser

Errungenschaft nicht in solchem Ausmaß teilhaftig wie z. B. Kranj und etwas später Tržič wo der Zug in die unmittelbare Nähe der Stadt oder sogar in die Stadt selbst einfuhr. Nach Škofja Loka war die Strecke nur in Plänen konzipiert, derer sich in einem guten Jahrhundert eine ansehnliche Zahl angesammelt hatte. In den meisten dieser Pläne stellte die Eisenbahnlinie durch Škofja Loka und weiter durch das Poljanetal nur einen Teil der Transversallinie von der Adria ins Innere der österreichischen Länder bzw. von der jugoslawisch-italienischen Grenze nach Osten dar.

Im vorliegenden Beitrag werden gründlicher drei Eisenbahnvarianten besprochen. Es handelt sich um den Plan der Bahnlinie Selca (1903–1914) und um zwei Pläne der Bahnlinie Poljane (1910–1914 und 1928–31). Die beiden Linien würden für beide Täler eine große Errungenschaft bedeuten. Sie würden sie mit Škofja Loka und der Gorenjsko-Linie verbinden und zugleich den leichteren und billigeren Warentransport (vor allem Holz) ermöglichen. Sie hätten Einfluß auf die Entwicklung des Tourismus, industrieller Zweige, würden die Abwanderung verringern usw. Während die Selca-Linie eine blinde Linie mit Endstation in Železniki bzw. Rosenbach/ Področca darstellen würde, wäre die Poljanestrecke nur einer der Zwischen-teile der Transversallinie über das slowenische Territorium. Deshalb wird hier die Poljane-Variante in Verbindung mit der gesamten Bahnlinie vorgestellt.

Der Artikel versucht überdies, dem Leser auch die Aktivität der Eisenbahnausschüsse, ihre Zusammensetzung, ihre Zusammenarbeit mit ähnlichen Ausschüssen in der nahen Umgebung, den Einfluß der Bodenzusammensetzung, den Einfluß der Militärbehörden auf den eigentlichen Verlauf der Linie und die Finanzproblematik darzulegen. Der Artikel ist anhand von Archivquellen entstanden, die durch Zeitungsartikel und Protokolle des Landtages von Krain ergänzt sind.