



Karel Rustja: Belokranjska železniška proga. Knjižna zbirka Belokranjskega muzejskega društva 12. Metlika : Belokranjsko muzejsko društvo Metlika, Belokranjski muzej Metlika, 2009, 207 strani.

Slaba prometna povezanost je bila eden od vzrokov za zelo počasno gospodarsko napredovanje Bele krajine. Njeni prebivalci so se tega zelo dobro zavedali, zato so si prizadevali za cestne povezave, ki so bile odločujoče za gospodarski razvoj pred sredino 19. stoletja. Vendar pa njihova prizadevanja niso prinesla večjih rezultatov. Ko se je v drugi polovici 19. stoletja začela izgradnja železniških prog in se je vse bolj uveljavljal železniški promet čez slovensko ozemlje, se je v Beli krajini ponovila zgodba, ki so jo njeni prebivalci poznali že iz časa, ko so si prizadevali za boljše cestne povezave s kranjskim prostorom. Smola, ki jo je imela Bela krajina zaradi obmejne lege, se je pokazala že ob poskusih cestnih povezav, še bolj izrazito pa ob pogajanjih in pripravah na gradnjo železniške proge. Pogajanja so morala skozi dve fazi, najprej sta se morali med seboj sporazumeti avstrijski in ogrski del države, nato pa je sledilo še pogajanje med Ogrsko in Hrvaško. Ta pogajanja so povzročala veliko težav in zamud pri cestnih in železniških projektih. V drugi polovici 19. stoletja so si Belokranjci prizadevali za izboljšanje cestne povezave in za železniško povezavo Ljubljana, Novo mesto, Črnomelj, Metlika, Karlovac. Prizadevanja za železniško povezavo so se začela že v letu 1864 in se nato vlekla do začetka 20. stoletja, ko so 18. marca 1912 v Novem mestu slovesno zasadili prvo lopato pri gradnji belokranjske železnice. Po novi progi pa je vlak zapeljal 25. maja 1914, dva meseca pred začetkom 1. svetovne vojne.

Priprave za gradnjo te proge so se vleklye nenormalno dolgo. Vzrokov za to pa je bilo več: že omenjena obmejna lega Bele krajine, ki je zelo zapletala dogovarjanje o poteku proge, dokaj težaven teren, lokalni prepiri o tem, kje naj bi proga potekala itd. Kot pravi avtor, »priprave na gradnjo proge so bile dolgotrajne, med tem časom se je marsikaj spremenilo, le cesar je ves čas ostal isti«. V tem času so se spremenila ministrstva, pod katere je spadala železnica, v pripravljalni fazi belokranjske železnice so železnice v avstrijski polovici monarhije spadale pod ministrstvo za javna dela, leta 1896 pa je bilo ustanovljeno ministrstvo za železnice, ki je bilo pristojno za proge v državni lasti, nadzorovalo pa je tudi privatne proge. V tem času se je v monarhiji spremenil merski sistem, ob pripravah na gradnjo železnice je bila uveljavljena merska enota seženj (1,89 m), leta 1873 pa so sprejeli metrski sistem. In končno, v tem času je bila sprejeta tudi denarna reforma, goldinarje je leta 1892 zamenjala krona.

KAREL RUSTJA

Belokranjska železniška proga



Ker so se prizadevanja za izgradnjo belokranjske železniške proge vlekla tako zelo dolgo, je avtor v opis lepo umestil tudi pregled takratnega širšega zgodovinskega dogajanja, ki je posredno ali neposredno vplivalo na enkrat uspešnejše pa znova neuspešno prizadevanje za doseganje zadanega načrta, in tako opisal vsakokratne družbene, gospodarske in kulturne razmere. Obmejna lega je pri vseh teh igrich in spletkah igrala odločilno vlogo.

Precejšnjo spremembo so prinesli prva svetovna vojna, čas med obema vojnoma, tri leta italijanske okupacije in obdobje po drugi svetovni vojni. Po prvi svetovni vojni so se razmere spremenile. Slovenija je izgubila izhod na morje pri Trstu in ga je morala začeti iskati drugje. Pričakovali so, da se bo sedaj povečal pomen belokranjske proge, ki bi lahko postala povezovalna železniška proga proti morju, saj bi bila najkrajša smer Ljubljana, Novo mesto, Metlika, Karlovac, Sušak (Reka). Zaradi različnih vzrokov se to ni zgodilo.

Po prvi svetovni vojni sta se tako Slovenija kot Hrvaška znašli pred velikim pomanjkanjem šolanih železničarjev, saj so se tujci Nemci, Madžari in Čehi zlepa ali zgrda umaknili domov, naše šolane železničarje pa je osrednja oblast razporedila v druge predele kraljevine. V Sloveniji je tako nastalo izrazito pomanjkanje šolanega kadra, ki so ga le s težavo dopolnjevali. Druga značilnost je bilo pomanjkanje vagonov, ki so bili raztreseni po precejšnjem delu

srednje Evrope. Pokazalo pa se je tudi to, da je belokranjska proga preslabo zgrajena in ne prenese večjih hitrosti vlakov. Progo so sicer popravljali in utrjevali, vendar je to šlo dokaj počasi in druga svetovna vojna je delo prekinila. Po kapitulaciji jugoslovanske vojske in razdelitvi Slovenije med tri okupatorje so dolenske železnice in belokranjska proga prišli pod italijansko oblast. Belokranjska proga je v treh letih italijanske okupacije postala zelo pomembna, saj se je navezovala na progo Trst, Ljubljana in šla preko Metlike do Karlovca. Obremenitev proge se je zelo povečala, Italijani so jo utrjevali, izpopolnjevali in dograjevali. Ob tem so se pokazale vse pomanjkljivosti gradnje iz začetka stoletja. Zaradi povečanega pomena in vloge je postala ta proga zelo pogosta tarča partizanskih akcij kljub utrdbam in bunkerjem, ki naj bi jo varovali. Partizanske akcije so bile usmerjene v rušenje mostov, viaduktov, miniranje tunelov in uničevanje tračnic. Rušenje proge se je nadaljevalo tudi po kapitulaciji Italije in nemškem prevzemu tega ozemlja, čeprav belokranjska proga za nemško vojsko in državo ni bila tako pomembna kot prej za Italijo. V letu 1944 so progo začela obstreljevati še zavezniška letala.

Po končani vojni je bila na vrsti obnova, ki ni potekala brez zapletov. Takoj po končani vojni v slovenskem prostoru ni bilo za obnovo te proge na razpolago ne dovolj denarja, ne materiala in tudi ne strokovnjakov. Progo so sicer nekako uredili in usposobili za delovanje, vendar pa začasne lesene konstrukcije niso dovoljevale večjih hitrosti in obremenitev vlakov in so se zelo hitro kvarile. Šele po letu 1948 so začeli na progi graditi trajnejše objekte. Vendar pa je bila proga slabo obnovljena, na razpolago je bilo premalo sredstev za vzdrževanje, zato je hitro propadala in v 60. letih so že razpravljali o tem, da jo bodo ukinili. Ko sta se izboljšala cestni promet in cestne povezave, sta tako tovarni kot potniški promet na belokranjski progi, kot na marsikateri drugi, občutno upadla.

Avtor je v monografiji, ki je posvečena zgodam in nezgodam belokranjske železnice, predstavil vsakokratne družbene, gospodarske in kulturne razmere in seveda vpliv železnice nanje in na njihovo spreminjanje. Delo po eni strani vsebuje dovolj tehničnih podatkov, da si bralec lažje predstavlja probleme, ki jih je bilo treba razvozlati, na drugi strani pa spregovori o življenjskem utripu Bele krajine, kar bralca še bolj pritegne. Na začetku vsakega poglavja so pojasnjeni strokovni izrazi, pa naj bodo to železničarski ali pa pojasnila o spreminjanju merskega in denarnega sistema. Tak pristop bo pritegnil tudi tistega bralca, ki mu je taka tematika sicer tuja. Branje popestrijo zanimivi dokumenti, to so dopisi lokalnih veljakov in navadnih prebivalcev, v katerih si ti prizadevajo za to, da bi tekla proga čim bliže njihovem kraju ali pa jim je bila na poti,

ker naj bi potekala prav preko njihovega vinograda ali pa ogrozila njihov vodnjak. Ob opisu proge in težav, ki so spremljale njeno gradnjo, je opisana tudi gradnja železniških dovoznih cest, železniških postaj in postajališč, predorov, nadvozov, podvozov, nivojskih potnih in cestnih prehodov, oskrba z vodo, signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, skratka vse, kar je bilo in je potrebno za varno delovanje železnice. Opisovanje vseh teh priprav je zastavljeno tako, da so predstavljene tudi njihove tehnične izboljšave, ki so nastale zaradi razvoja tehnike in tehnologije in zato, ker so bile med drugo svetovno vojno uničene in pokvarjene. Ljudem, ki so gradili progo in železničarjem je posvečeno posebno poglavje, med tekstom pa avtor spregovori o uporabnikih belokranjske železnice in njihovih težavah. Šele vse to skupaj podaja pravo predstavo o potrebnosti neke prometne povezave v določenem prostoru.

Poleg belokranjske proge prinaša knjiga tudi podatke o neuresničeni zamisli železniške povezave Črnomelj–Vrbovsko. Ta povezava je postala aktualna po prvi svetovni vojni, ko je bil slovenski prostor odrezan od povezave proti Trstu. Omenjena je tudi usoda nadaljevanja belokranjske proge Bujnjarci–Karlovac od njene otvoritve do konca druge svetovne vojne.

Za gospodarstvo Bele krajine so bile pomembne gozdne proge. Lastniki gozdov in lastniki žag so si obetali boljše čase od otvoritve belokranjske železnice, saj so prej dovažali les na žage s konjsko vprego. Njihova pričakovanja je prekinila prva svetovna vojna, po vojni so na območju Bele krajine nastale tri ozkotirne gozdne železnice, in sicer povezava Rožni Dol–Raduha (kjer je bila žaga), Črnomelj–Adlešiči in Črnomelj–Golobinjek. Pri gradnji teh prog ni šlo brez težav in dogovarjanj. Tabele, ki dopolnjujejo tekst, so dodane na koncu knjige.

Delo je koncipirano tako, da ga lahko prebiramo od začetka do konca ali pa se osredotočimo le na posamezna poglavja, ki nas zanimajo. Sploh pa avtor ni začetnik na tem področju, saj je problematiko železnice dovolj poljudno, a zelo strokovno predstavil že v seriji *Tiri in čas*, in sicer v knjižicah: *Proga predorov*, kjer je predstavil železniško povezavo Jesenice–Gorica–Trst, o razvoju železniškega omrežja je spregovoril v knjižici *Dolenske proge*, kjer je med drugimi v posebnem poglavju predstavljena tudi belokranjska železnica, o povezavi Dunaj–Trst pa je pisal v knjižici *150 let proge Celje–Ljubljana*. V zbirki *Ilirske teme* pa je izšlo njegovo delo *130 let železniške proge Pivka–Reka*.

Eva Holz