

PROMETNA POTA IN GOSPODARSKI RAZVOJ ŠKOFJE LOKE

Škofja Loka je bila važno gospodarsko središče že v svoji davni preteklosti. Oglejmo si, kaj govori o Škofji Loki že Janez Vajkard Valvazor: »Mestni prebivalci kupčujejo z vsakovrstnim blagom po Nemčiji in Italiji, zlasti izdelujejo tukaj prelepo platno v velikih množinah in ga poleg belega, čistega sukanca, često pošiljajo v druge dežele. Dalje je tu mnogo trgovcev, ki prodajajo konje v Italijo ter poleg drugih obrti mestu precejšen dobiček oskrbujejo...« Tudi omenja Valvazor, da je škofjeloško gospostvo eno najimenitnejših v vsej Kranjski.

Dober gospodarski razvoj je dal Škofji Loki razne prednosti. Kraj je postal za tiste čase res imenitno naselje, ki je že na zunaj kazalo gospodarsko moč in bogastvo. Tako je imelo staro mesto za takrat res lepe hiše. Hiše so imele obokana vežna vrata. V kamnitih podbojih so bile vsekane okrašene letnice, ponekod grbi ali drugi okraski, ki so tudi na zunaj izpričevali pomembnost lastnika hiše. Veže so bile obokane, stopnišča in hodniki okrašeni s stebriči, izklesanimi iz kamna. Marsikaj tega najdemo v Škofji Loki še dandanes. Tudi kulturno in prosvetno je bila tedaj Škofja Loka silno razgibana, kar nam izpričujejo rezbarska, slikarska in kamnoseška dela po cerkvah, prav zgodnji prvi zametki šolstva (leta 1271), častno število znamenitih rojakov, ter je kot staro kulturno ozemlje znana v domačem in tujem svetu.

Škofja Loka je bila važno gospodarsko središče na prometni žili Nemčija-Italija, kar dokazujejo dobre trgovske zveze s temi deželami. Vse do zgraditve gorenjske železnice je veliko dobička donášalo Škofji Loki tako imenovano »furmanstvo«. Škofjeloški »furmani« so tovorili blago iz dežel Nemčije pa tja do Benetk. Zato je tu posebno cvetela trgovina in prekupčevanje s konji. Vzporedno s tem pa se je razvijala tudi obrt. Vendar pa je »furmanstvo« za Škofjo Loko postalo usodno. Najbolj so se otepali železnice tisti škofjeloški gospodarji, ki jim je do tedaj »furmanstvo« v tej ali oni obliki dajalo zaslužek in ne smemo se čuditi, če je Škofja Loka odklanjala železnico. Da odvrnejo »to nesrečo« od sebe, so poslali na cesarski Dunaj posebno delegacijo. Delegacija je bila sprejeta pri takratnem cesarju Francu Jožefu I. Dosegla je preložitve železniške proge, ki bi morala teči vzporedno s hribi od Medvod, direktno proti Škofji Loki, je pa bila izpeljana tako, da je presekala Sorško polje, ter se v razdalji 3 km oddaljila od samega mesta. Približno toliko je kolodvor oddaljen od mesta. Toda »furmanstvo« je zaradi železnice ravnotako utrpelo svojo škodo. Škofja Loka sama pa je dobila svoj najtežji gospodarski udarec, ki ga ni prebolela niti do dandanes.

Gospodarsko nazadovanje se je vršilo postopoma. Pred prvo svetovno vojno so poživljali škofjeloško gospodarstvo še tradicionalni sejmi. Na te sejme so hodili ljudje peš in na vozovih iz Cerkna, Tolmina in še celo Goričane si videl med njimi. Stare trgovske zveze niso tako hitro ugasnile. Med obiskovalci našega mesta smo opazili tudi Tržačane, ki so prihajali v Škofjo Loko na oddih.

Še enkrat se je poskušala Škofja Loka približati železnici. To je bilo takrat, ko je šlo za zvezo Gorenjske s Primorsko (okoli l. 1890). Takrat je bila že trasirana proga od Trate — kolodvora do mesta in dalje po Poljanski dolini. Izvedbo te proge je preprečila prva svetovna vojna.

Ko so bile po prvi svetovni vojni postavljene krivične meje, je Škofja Loka izgubila vsak stik s Primorsko. Edino res dobro delo in žilavost škofjeloških obrtnikov je vzdržalo mesto na določeni življenjski ravni. Gospodarskega razvoja pa ni bilo, ker je polagoma vse gospodarske funkcije pričel prevzemati Kranj kot okrajno središče in mesto z boljšimi prometnimi potmi. Naravni razvoj obrti v industrijo se zaradi oddaljenosti od železniške proge ni mogel izvršiti. Moramo pa poudariti, da je imela Škofja Loka za razvoj industrije prav lepe pogoje. Vodno silo ter kvalificirano delovno moč, ki jo je ustvarjalo zelo dobro razvito obrtništvo.

V razdobju med obema vojnama je Škofja Loka preživljala težje in lažje gospodarske krize, katere so paralizirali z različnimi ukrepi: z ustanovitvijo sreske ekspoziture, pozneje načelstva ter tik pred drugo svetovno vojno z graditvijo vojaške ceste na Blegaš ter z graditvijo utrdb na bližnji meji. Seveda so bile te gradnje popolnoma vojaškega značaja, so pa vendar istočasno dajale ljudem delo in zaslužek. Ljudstvo škofjeloškega ozemlja, posebno v obmejnih vaseh, je še nenehoma iskalo stika s Primorsko. Razvilo se je v precejšnji meri tihotapstvo, ki ni moglo dati gospodarskega razvoja ter je med ljudstvom širilo samo nemoralno in gospodarsko ter moralno škodo. V tem razdobju je glavni del industrije, ki se je takrat ustvarjala, zrastel v Kranju. Škofja Loka je ostala takorekoč praznih rok. Večkrat se je razmišljalo, kako bi se dalo mestu z izboljšanjem prometnih poti okrepiti tudi gospodarski položaj. V ta namen so služile razne zamisli, kakor odcep in podaljšanje proge od kolodvora na Trati do Škofje Loke, preložitev železnice in kolodvora bliže mestu, izgraditev železniške proge, ki bi preko Poljanske doline povezovala Štajersko s Primorsko. Končno je bila osvojena najcenejša zamisel, da bi zvezali Trato-kolodvor in mesto z asfaltirano cesto. Ta misel je toliko dozorela, da so bile izvršene tik pred drugo svetovno vojno že vse predpriprave. Že celo potrebni material je bil deponiran ob cesti, ko so zasedle mesto sovražne okupatorske sile. Delo se ni izvršilo.

Po osvoboditvi je povsem naravno, da je bilo cestno omrežje skrajno zanemarjeno, saj ni imel okupator namena izboljšati gospodarskih prilik v deželi. Njegov namen je pač bil, takoj, ko je uvidel, da teh pokrajin ne bo mogel obdržati stalno, da deželo čim bolj izropa in odnese, kar se pač odnesti da. Prva leta po vojni je bilo potrebno vzdrževati cestno omrežje v toliko, da je vsaj za silo normalno tekel promet. Vendar smo pa takrat bili že zelo blizu uresničitve zgraditve proge Štajerska-Primorska. Zaradi vsedravnih gospodarskih potreb ta zamisel ni bila izvedena, ker je država takrat nujno potrebovala železniške proge, ki so bile v zvezi z izkoriščanjem rudnih bogastev.

Bližamo se deseti obletnici osvoboditve. V tem doceniju je bilo v večjem in manjšem zadoščeno vsaj v glavnem vsem vsedravnim potrebam in je sedaj napočil čas, da tudi Škofja Loka dobi boljša prometna pota in s tem boljše gospodarske pogoje za razvoj prepotrebne industrije. Prvi obrisi se že kažejo. Zgrajena je asfaltirana cesta Škofja Loka-mesto-kolodvor. Ta cesta ima svoj pomen, ker bo vezana dalje na betonsko cesto Ljubljana-Bled. Pri tej povezavi pa bo nujno treba upoštevati, da bo postala tudi del magistrale sever-jug, to je najkrajše zveze Štajerske s Primorsko, ki je nujna potreba vse Slovenije.

Jelo Janežič

CESTNO OMREŽJE IN PROMETNO VOZLIŠČE V ŠKOFJI LOKI

I. UVOD

Kadar govorimo o urbanistični ureditvi nekega kraja, najprej precenimo obstoječe komunikacijsko omrežje, če se odgovarja tedanjim zahtevam in predvidenim potrebam, kakršne bodo v bodočnosti.

Večina naših cest so razširjene boljše poljske poti. Te ceste so takšne, da po svoji širini, legi, ostrih zavojih in strmih klancih ne odgovorjajo več današnjemu prometu. Ker so na obeh straneh tudi že zazidane, jih je težko prilagoditi zahtevam sodobnega prometa. Zato je vsaka modernizacija takšnih in podobnih cest problematična. Težko se je odločiti ali naj rušimo posamezne obstoječe zgradbe v naseljih ali naj zgradimo nove ceste, tako imenovane tranzitne ceste, mimo naselij. V mnogih primerih pa smeri ceste ni mogoče izbirati, ker je ta več ali manj že določena s terenskimi prilikami. V tem primeru gre le za korekturo že obstoječe cestne mreže.

II. SEDANJE CESTNE ZVEZE

Sedanje cestno omrežje v Škofji Loki obsega poleg zelo ozkih cest v mestu samem še cestne zveze s Kranjem, Ljubljano, Selško in Poljansko dolino, ki predstavljajo važne tranzitne ceste (sl. 1).

Proti Ljubljani vodita danes dve cesti. Prva poteka skozi Puštal ob desni strani Sore skozi vas Soro in doseže v Medvodah državno betonsko cesto. Povprečna širina ceste je 4,50 m in ima 9 km svoje trase speljane skozi 9 vasi. Promet na tej cesti je zaradi majhne širine in številnih vasi cenjen na okoli 200—300 ton/24 ur.