

ŽELEZNICE NA GORIŠKEM (1860–1918)

Branko MARUŠIČ

SI-5250 Solkan, Pot na Drage 4

e-mail: branko.marusic@guest.arnes.si

IZVLEČEK

Članek obravnava razvoj železniškega omrežja v avstrijski deželi Goriško-Gradiški med letom 1860, ko je iz Trsta v Gorico prispel prvi vlak, in letom 1918, ko je propadla Avstro-Ogrska država. V tem obdobju je bilo v deželi zgrajenih 205 kilometrov prog. Dolgoletna prizadevanja, da bi se Gorica s tiri povezala tudi s severnimi avstrijskimi deželami, se je uresničila šele leta 1906, ko je bila zgrajena bohinjska proga. Goriško-Gradiška je, sodeč po železniškem omrežju, sodila med razvitejša področja v državi. Po njenem ozemlju so potekale povezave avstrijskih dežel s Trstom pa tudi z Italijo.

Ključne besede: železniška proga, Goriška, Gorica, Trst, promet

LE FERROVIE NEL GORIZIANO (1860–1918)

SINTESI

L'articolo si propone di esaminare lo sviluppo della rete ferroviaria nella contea austriaca di Gorizia e Gradisca nel periodo tra il 1860, quando il primo treno arrivava da Trieste a Gorizia, e il 1918, l'anno che segna il crollo dell'Impero austro-ungarico. Ben duecentocinque chilometri di linee ferroviarie furono costruiti nel paese durante questo periodo. Dopo lunghi anni, gli sforzi di collegare Gorizia per mezzo della ferrovia anche con le province austriache settentrionali diedero i risultati nel 1906 con la costruzione della linea di Bohinj. Grazie alla sua rete ferroviaria, la contea di Gorizia e Gradisca si collocava tra le regioni più sviluppate dello stato. Per il suo territorio passavano, infatti, i collegamenti tra le Kronland austriache con Trieste e con l'Italia.

Parole chiave: linea ferroviaria, Goriziano, Gorizia, Trieste, traffici

VKLJUČEVANJE DEŽELE GORIŠKO-GRADIŠKE V ŽELEZNIŠKO OMREŽJE

Nastanek in razvoj železniškega omrežja v deželi Goriško-Gradiški je tesno povezan s prometno vlogo, ki jo je dežela imela.¹ Po njenem ozemlju so že od prazgodovine potekale prometnice, in sicer po Vipavski dolini, po dolini reke Soče in njenih pritokov, Idrijce in Bače, seveda pa tudi ob morski obali in po Krasu. Nedvomno pa je od sredine 19. stoletja dalje o uvajanju novega prometnega sredstva v največji meri odločalo tržaško pristanišče, katerega železniška povezanost z notranjostjo je načrtovala razvoj železniškega omrežja tudi v drugih predelih Avstrijskega primorja. Poleg tega pa je bila dežela ozemlje, preko katerega je bilo mogoče iz doline reke Save na najkrajši način doseči avstrijska ozemlja v severni Italiji.

Gradnja železnic je bila primarna državna naloga. Bila je deležna največje in mnogovrstne pozornosti ter skrbnega načrtovanja, upoštevajoč zlasti naravne danosti, ki pa za hiter razvoj železniškega prometa na ozemlju habsburške monarhije in tudi v Avstrijskem primorju niso bile ravno zelo ugodne. O skrbi za izgradnjo železnic je govorilo tudi cesarsko zagotovilo iz decembra 1841, da bo država gradila proge, če je to v splošnem interesu. V to vrst pa je sodila tudi prva proga v Avstrijskem primorju, to je večji del kraškega odseka železniške proge Dunaj–Trst (Casanova, 1996, 107).

Pri načrtovanju prog so se državni interesi in interesi privatnih železniških družb srečevali s pobudami lokalnih oblasti in skupnosti, predvsem kmetijskih družb, trgovskih in obrtnih zbornic, občin, kasneje deželnih zborov, soočali pa so se seveda tudi z odločitvami mogočnih posameznikov, zlasti veleposestnikov.

Promet na železniških tirih, ki so bili položeni na ozemlju Avstrijskega primorja, pa se je začel šele z drugo polovico leta 1857, kar dvajset let potem, ko je novembra 1837 prva lokomotiva prevozila 14 kilometrov dolgo progo med Florisdorfom in Wagramom v okolici Dunaja in ko je celotno avstrijsko železniško omrežje štelo že 2.000 kilometrov. Pri tem je bila s 577 kilometri udeležena tudi povezava Dunaja s Trstom. Prav ta proga je predstavljala izjemen gradbeniški podvig, zato razumemo, da je Trst dobil to povezavo razmeroma pozno.

Leta 1860 je bila z železniško progo, ki je vodila v takrat še avstrijsko Benečijo in dalje v italijansko kraljestvo, vključena v omrežje tudi Gorica. Leta 1873 pa so železniški tiri vodili še po enem sestavnem delu Avstrijskega primorja, in sicer po Istri, ko je bila 25. junija odprta proga Št. Peter na Krasu, danes Pivka–Reka, in ko so se konec decembra tega leta pričela dela na gradnji proge Divača–Pulj; ta proga je bila odprta 20. septembra 1876.

1 Za ogrođje temu članku je služilo delo Ivana Mohoriča, (Mohorič, 1968).



*Sl. 1: Bača pri Modreju. Železniški viadukt (Gorica–Jesenice) na razglednici poslani 28. februarja 1915 (avtorjev osebni arhiv).
Fig. 1: Bača pri Modreju. Railway viaduct (Gorica–Jesenice), postcard sent on February 28, 1915 (author's personal archives).*

Goriško-Gradiška, o vlogi katere v železniškem prometu govori ta prispevek, je bila v načrtovanje železniškega prometa vključena že od leta 1836, ko so načrtovali povezave Dunaja s Trstom. Te povezave pa so bile tudi komunikacije z avstrijskimi ozemlji v severni Italiji, z lombardsko-beneškim kraljestvom. Goriška ni bila nikoli končni cilj kakega načrta, marveč zgolj prehodno ozemlje, kar je bilo pogojeno z njeno zemljepisno lego.

Eden izmed prvih načrtov za izgradnjo železniških prog iz leta 1836 je predvidel traso od Ljubljane in Vrhnike preko Razdrtega in Vipavske doline v furlansko ravnino in severno Italijo s priključki za Trst in Benetke. Trasa je sledila za gradnjo najbolj ustreznim naravnim danostim, to je prehodu skozi Vipavsko dolino. Toda v skoraj sočasnih razpravah je prihajal Trst v ospredje kot glavni, a hkrati prehodni cilj. O tem, kje in kako potegniti povezavo Ljubljane s Trstom, si načrtovalci in razpravljalci niso bili edini. Razpravljali in sklepali so predvsem o dveh variantah, o kraški trasi in o trasi preko škofjeloškega območja, kjer naj bi se izognili kraškim nevšečnostim (burja, pomanjkanje vode, nagel spust do morja itd.). Ta druga varianta naj bi iz Poljanske doline skozi predor prešla v dolino reke Idrijce in nato po dolini Soče do Gorice in preko Devina ob morju prišla v Trst. Tak potek so zagovarjali

lokalni predstavniki, saj so v izgradnji proge spoznavali izjemne, predvsem gospodarske koristi. Tako je na primer marca leta 1837 Peter Leskovec z Veharš predložil Kranjski kmetijski družbi načrt o dveh možnostih (Sovodnje–Spodnja Idrija, Sovodnje–Cerkno), s katerima bi povezali Goriško in Kranjsko preko loških in idrijskih hribov.

Istočasno so podobno razmišljali tudi v Gorici. Tu so pobude prihajale od deželne kmetijske družbe in ta je za načrtovanje železniških povezav na Goriškem pridobila upokojenega polkovnika Carla Catinellija, ki pa ni bil gradbenik. Catinelli je jeseni leta 1836 goriški kmetijski družbi predložil načrt o železniški povezavi doline reke Save s severno Italijo. Pri tem je na prvem mestu predlagal povezavo preko škofjeloških hribov v dolino reke Bače oziroma Idrijce, omenil pa je tudi prehoda preko Predela in Trbiža oziroma Tablje (BSI, 1). V letih 1837 in 1839 je izdal v nemščini napisani brošuri, s katerima je nasprotoval trasi Ljubljana–Razdrto–Vipavska dolina in Ljubljana–Trst preko Krasa ter se zavzemal za smer iz Ljubljane preko loških hribov v dolino Idrijce in preko Soške doline in Gorice v Trst, potem ko je opravil analize povezave Ljubljane s severno Italijo preko Vipavske doline in povezave s Trstom preko Krasa (Abhandlung, 1837; Entwurf, 1838–1839).² Za smer preko loških hribov se je zavzemal tudi v spomenici, naslovljeni na avstrijskega cesarja (22. 6. 1845) (BSI, 2).

Razlogi proti kraški varianti očitno niso prepričali načrtovalcev, predvsem glavnega graditelja proge, Carla Ghege, ki se je skupaj s sodelavci decembra 1849 odločil, da bo pot v Trst vodila preko Krasa. Primerjalni statistični podatki so pokazali, da je loška oziroma soška varianta dražja in zahtevnejša, saj je bilo na njej predvidenih na primer kar 49 predorov, medtem ko bi jih bilo na kraški le 5. Proga bi bila za šest milj daljša in bi se gradila 6 let, za dograditev kraške pa bi bila potrebna zgolj tri leta.

Da je bilo na Goriškem veliko privržencev proge po dolini reke Soče, kaže tudi zamisel Matije Vertovca, ki je v svoji strokovni knjigi *Vinoreja* (1845) svetoval Goričanom, naj bi pri Solkanu naredili most preko Soče in v hribu Sabotin izdolbili klet za skladiščenje vina, in ko bi šla ravno tod "železna cesta", bi lahko vino razvažali po svetu (Vertovec, 1845, 182). Vertovčeva zamisel se je delno uresničila šestdeset let kasneje z železniškim mostom, ki je imel in še vedno ima svetovni primat, medtem ko klet ni bila nikoli zgrajena.

Carlo Catinelli, ki je kot filoavstrijec deloval tudi v politiki (bil je državni poslanec avstrijskega parlamenta leta 1848), je polemično nastopil v javnosti tudi potem, ko je bila trasa že odločena. V štirih brošurah iz let 1849 in 1850 je pokazal, da bi železniškemu prometu preko Krasa škodila tudi kraška burja (Betrachtungen, 1849; Eisenbahn-Angelegenheiten, 1850; Beleuchtung, 1850; Beantwortung, 1850). Pridružil se mu je F. Pfeifer (1850), ki je dokazoval, da je trasa po Soški dolini in

² Naslovi publikacij so povzeti po: Mohorič, 1968, 302.

skozi Idrijo zaradi elementarnih razmer povsem nekaj drugega kot linija preko Krasa (Pfeiffer, 1850, 14).

Gradnja železnic v Avstrijskem primorju je bila v tesni povezavi z gradnjo prog v lombardsko-beneškem kraljestvu. Po sredi so bili strateški in gospodarski interesi. Načrtovanje povezav z avstrijskimi ozemlji v Italiji pa ni vodilo le preko Trsta, marveč tudi preko Koroške in Soške doline v Gorico ali preko Trbiža v Videm. Takrat, sredi petdesetih let 19. stoletja, je bila Lombardija še avstrijska, a ko je železnica 3. oktobra 1860 po treh urah vožnje iz Trsta prispela v Gorico, je bila na italijanskem ozemlju avstrijska le še Benečija. Videm, kamor je železnica dospela istega dne po dobri uri vožnje iz Gorice, je bil z Benetkami povezan 21. julija istega leta.

Ker pa očitno le ena železniška povezava preko Trsta in Gorice z italijanskim prostorom ni zadostovala, so se, še preden je bila ta povezava realizirana, pojavili načrti za povezavo preko Koroške, bodisi po dolini reke Soče ali pa preko Tablje (Pontebba) in Vidma. Zaradi sprememb državnih meja po vojnah v letih 1859 in 1866 se je to prometno povezovanje označevalo tudi in predvsem kot druga železniška povezava Trsta z avstrijskim zaledjem.

V zvezi z vključitvijo Gorice v avstrijsko železniško omrežje je potrebno dodati, da bi se povezava Nabrežine z italijanskim omrežjem po eni izmed predlaganih tras (Zagraj–Krmin) izognila Gorici in bi se pot do Vidma skrajšala za 11 kilometrov. Da pa je bila uresničena varianta preko Gorice, gre očitno zasluga Hectorju Ritterju, predsedniku goriške trgovske in industrijske zbornice, sicer pa predstavniku podjetniške družine Ritter-Záhony, ki je prišla leta 1819 v Gorico ter je v nekaj letih obvladovala goriško gospodarstvo in s tem tudi načrtovanje železniških povezav. Hector Ritter je to dosegel s pomočjo močnih družinskih vezi na Dunaju. Da pa je ne vključenost Gorice v železniško omrežje vplivala na razvoj krajevne industrije, je Ritter ugotavljal že leta 1853 (Luchitta, 2001a, 42). Železniška proga preko Gorice je gospodarsko razmeroma močni spodnji Furlaniji (Bassa pianura) onemogočila tovrstne povezave, kar je rodilo nekaj nesoglasij. Spočetka je nesoglasje predstavljalo soočanje nemških Ritterjev s furlanskim veleposestvom, kasneje, ko naj bi se vzpostavilo omrežje v spodnji Furlaniji, pa so se s temi ravninskimi načrtovanji soočale prometne potrebe, koristne tudi za slovensko gorato podeželje. Nekakšen spor furlanskega podeželja z mestom Gorica bi lahko rešila direktna proga od Trsta v Benetke bliže morski obali. Načrtovana je bila leta 1865, a se ni uresničila zaradi posledic vojne leta 1866 (Luchitta, 2001b, 70).

DRUGA POVEZAVA S TRSTOM

Razlogov za načrtovanje druge železniške povezave Trsta je bilo kar nekaj. Prvi je bil pomanjkanje dodatnih povezav, kar je pristanišču zmanjševalo konkurenčno sposobnost. Odločilno je bilo tudi monopolno obnašanje družbe Južne železnice

(Rottschildov kapital), ki je dobila s koncesijsko pogodbo z državo – ta je zaradi finančnih težav v to privolila – možnost, da je leta 1858 odkupila progo Dunaj–Trst. Njen monopol so izkazovale visoke prevozne cene, ki so bile višje od cen državnih železnic. Družba je imela monopol nad gradnjo železnic na slovenskem ozemlju, odločala je o razvoju tržaškega pristanišča in onemogočala, da bi Trst povezali še s kako železniško progo. Toda še preden je družba pričela delovati in prišla v nesoglasja z okoljem, v katerem je delovala, so načrtovalci gospodarskega razvoja sodili, da ena železniška povezava z Italijo ne zadostuje ter da Trst potrebuje povezave s severom Avstrije, pa tudi s srednjo in zahodno Evropo. Tržaški namestnik ob koncu šestdesetih let, feldmaršal Karl Möring, je prometno važnost Trsta pojasnil rekoč, da če bi se od Kleopatrinega obeliska v egiptovski Aleksandriji potegnila črta do kupole cerkve sv. Pavla v Londonu, bi stal tržaški svetilnik na njeni sredi (Bizzaro, 1874, 18).

Poleg predlogov s Koroške za povezavo s severno Italijo, še preden je prišla železnica v Trst, pa so podobno razmišljali tudi na Beneškem oziroma v Furlaniji. Ker je trgovska zbornica v Benetkah sodila, da je pot na Dunaj preko Trsta manj prikladna, je leta 1856 v svojem okviru ustanovila družbo, ki naj bi preučevala



Sl. 2: Gorica. Kolodvor državne železnice (razglednica iz leta 1906), danes železniška postaja Nova Gorica (avtorjev osebni arhiv).

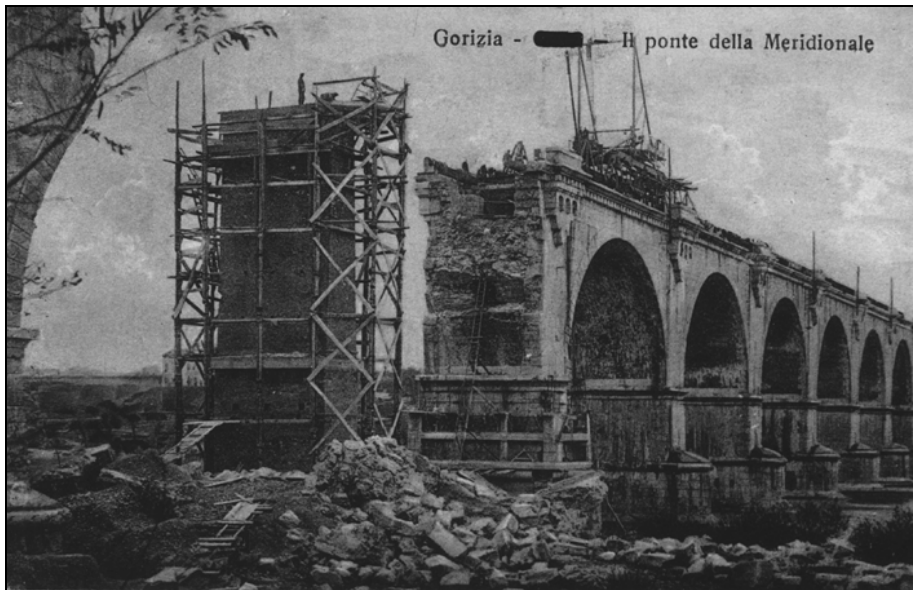
Fig. 2: Gorica. The state railway terminal (postcard from 1906), today the Nova Gorica Railway station (author's personal archives).

drugačno zvezo. Naslednje leto (1857) so se Benečani povezali s trgovsko zbornico v Vidmu, ki je ing. Cavedalisu poverila nalogo, da razišče možnost izgradnje proge na Koroško preko Kanalske doline. Toda v načrtovanje se je leta 1858 vključila tudi trgovska in industrijska zbornica iz Gorice, ki je naročila študijo za progo od Gorice po Soški dolini na Koroško, s predorom pod Predelom. S projektiranjem povezav Trsta s severom so se ukvarjali ing. Alexander Cavedalis, ing. Klemensiewicz, Ferdinand Semrad, Haider in Grubissich.

Odločitev se je nagibala v prid progi preko Tablje – Italijani so jo imenovali Pontebbana in tako jo imenujejo še danes –, čeravno je bila predelska cenejša (Rustja, 2002b, 230; Rustja, 1990). Pri dokončni odločitvi pa je kazalo, da bodo imele prednost trase, ki jih bosta potrdili trgovski zbornici v Vidmu in Trstu. Tako je tržaška zbornica maja leta 1864 imenovala posebno komisijo (Comitato di Costanza), ki naj bi poiskala ustrezne povezave Trsta z zahodnoevropskimi deželami (Švica). Poleg trase po dolini Bele (Pontebbana), ki ji je komisija dajala prednost, je razpravljala o možnosti izbire Soške doline ali pa povezave od Divače preko Razdrtega in Škofje Loke na Koroško. Tu bi se lahko ustvarila povezava s predvideno Rudolfovo železnico, ki naj bi začela pri Brucku na Muri in prišla preko Koroške v Ljubljano. Ing. Buzzi je za omenjeno tržaško komisijo izdelal traso, ki je spreminjala Cavedalisovo in predvidela navezavo na bodočo železniško progo v Karnijo, odkoder bi preko Pustriške doline prišla do prelaza Brenner.

Povezavo z Italijo je leta 1865 načrtovala tudi družba Rudolfove železnice. V posebni spomenici je predlagala progo od Beljaka mimo Trbiža in Tablje (Pontebbe) preko Vidma vse do Červinjana; takrat je bilo to ozemlje še v avstrijski monarhiji. Lokalne oblasti v Benetkah, v Vidmu in v Celovcu so tak predlog podpirale.

V Gorici pa so se zavzemali za predelsko smer, ki je kot že povedano postala bolj prikladna zaradi nove meje z Italijo. Tudi goriško gospodarstvo je kmalu ugotovilo, da je železniška povezava z Dunajem preko Trsta in na progi družbe Južna železnica draga in neekonomska (Luchitta, 2001b, 286). Inicijativo za novo povezavo je prevzela trgovska in industrijska zbornica v Gorici. Ustanovila je poseben odbor za železniško progo po dolini Soče, ki mu je načeloval predsednik zbornice, Hector Ritter. Po naročilu zbornice je ing. Semrad izdelal načrt, in sicer je proga iz Trsta prišla v Gorico preko Dola, skozi predor pod Predelom bi prišla v Trbiž, kjer naj bi se povezala z Rudolfovo železnico. Istočasno pa so v Vidmu pomislili, da bi se Videm preko Čedadada povezal s predelsko železnico, vendar pa se pri tem ne bi odrekli Pontebbani. Toda varianta bi bila v primeru, da se zgradi železnica preko Predela, ugodnejša, saj bi se tako Benečija na cenejši način povezala s Koroško. V teh načrtovanjih je nastal tudi predlog, da bi proga v Soško dolino vodila od Bele Peči skozi predor pod Mangartom ter nadaljevala proti Kobaridu pod goro Pirhovec v pogorju Polovnika, južno od Bovca.



Sl. 3: V prvi svetovni vojni porušeni železniški most na progi Gorica–Videm, razglednica iz leta 1918 (avtorjev osebni arhiv).

Fig. 3: The railway bridge destroyed during the World War I on the Gorica–Udine line, postcard from 1918 (author's personal archives).

Načrtovanje povezav je vzbudilo javnost in v tehtanju med Predelom ali Pontebbo/Tabljo so se na slovenski strani slišali glasovi: "Kdor ni za Predel, ni Avstrijan" (*Domovina*, 1867, 135). Zlasti na Goriškem so si prebivalci Soške doline v pravem ljudskem gibanju, ki je zahtevalo izgradnjo predelske proge, veliko obetali. Zahteva za njeno izgradnjo je postala del slovenskega političnega programa Slovencev na Goriškem in je prišla tudi na seznam zahtev na taborih v Brdih (25. 4. 1869) in v Tolminu (1. 5. 1870), bila pa je tudi na programu prepovedanih taborov pri Fernetičih (1869) in v Renčah (1872). Ker pa bi železnica po Soški dolini zapostavila na Kranjsko in Goriško porazdeljeno Vipavsko dolino, so se gornji Vipavci zavzemali za izgradnjo proge iz Škofje Loke v Gorico in nato v Trst, torej za smer, za katero se je zavzel tudi del tržaške javnosti. Zahteva za to smer je bila tudi ena od zahtev tabora v Vipavi (14. avgusta 1870); Goričani se iz protesta tega tabora niso udeležili. Seveda pa predelska železnica ni bila le zadeva Slovencev na Goriškem. Zanj je zavzela tudi goriška občina, kar kaže, kako so gospodarske koristi tega mesta prešle očitke, da se proga gradi za koristi Slovencev. V prid predelski trasi se je izjasnil tudi goriški deželni zbor. Goriški tednik *Domovina* je ob polemiki na prelomu let 1868–1869 med tržaškim dnevnikom *Il Cittadinom*, ki se je zavzemal za Pontebbano, in

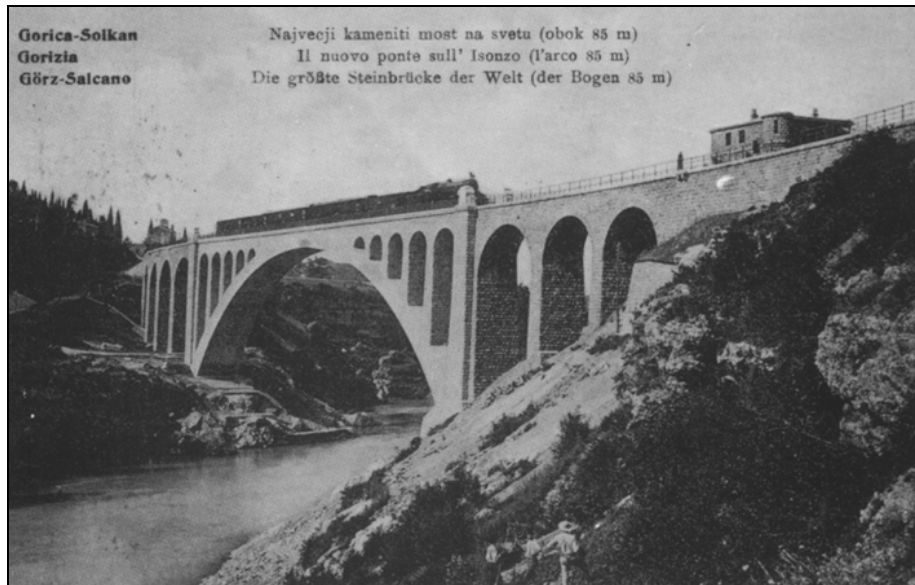
dnevnikom *L'Osservatore Triestino*, ki se je ogreval za predelsko železnico, ugotavljal: "Gotovo je, da je postala Predelska železnica politično in avstrijsko-domorodnostno vprašanje" (Domovina, 1869, 11).

Načrtovanja iz petdesetih in začetka šestdesetih let 19. stoletja je nato spremenila vojna leta 1866. Ob sklenitvi mirovne pogodbe in trgovskega sporazuma med Italijo in Avstrijo (23. 4. 1867) sta se državi dogovorili med drugim tudi za izgradnjo Pontebbane, ki je bila odprta konec oktobra leta 1879. Avstrijski parlament je bil izgradnji proge naklonjen, a vendar je državno oblast motilo dejstvo, da bo druga povezava Trsta vodila po ozemlju druge države, zato je bila predelska trasa še vedno polnovredna izbira. Načrt za to progo je prišel na dnevni red avstrijskega parlamenta, a je razpravljanje in odločanje pomladi leta 1870 odpadlo zaradi parlamentarne krize in padca Hohenwartove vlade. Leta 1872 je vprašanje te železnice znova prišlo pred parlament, ki pa je bil takrat pred razpustom. Tretjič je osnutek vladnega zakona za predelsko železnico prišel v parlament leta 1875. Tu pa je naletel na nasprotovanje tistih, ki so podirali povezavo Trsta preko Razdrtega in Škofje Loke. Po sredi pa so bili tudi strateški razlogi, ker je železnica potekala v bližini državne meje. Osem let zatem (1883) je tudi cesar sodil, da je zaradi istih razlogov predelska proga neprimerna. Morda zrcali poseben odnos do predelske železnice leta 1872 izdana spomenica o načrtu centralnih ilirskih železnic. Predvidela je izgradnjo proge od Škofje Loke preko doline Idrije na današnji Most na Soči, od koder bi preko Kobarida prišla v Videm. Pri Mostu na Soči pa bi se krak te proge odcepil in preko Gorice vodil v Trst.

Vprašanje druge železniške povezave Trsta naj bi bilo rešeno z nameravano izgradnjo Pontebbane. Njeno uresničenje so odložili finančni problemi, saj je italijanska privatna družba dobila koncesijo leta 1872, leta 1876 pa avstrijska Rudolfova družba, ki je gradila manjši in lažji del po Kanalski dolini do državne meje pri Tablji.

Z izgradnjo proge ni bilo rešeno vprašanje druge povezave Trsta, saj je nova železnica dajala veliko možnosti konkurenčnemu pristanišču v Benetkah. Druga povezava Trsta s Koroško je vodila preko ozemlja italijanske države, proga pa je bila v lasti privatnih družb, in sicer na avstrijski strani Južne železnice (Rothschild), na italijanski pa družbe SFAI (vojvoda Galliera). Družbi sta imeli monopol na prevoznimi cenami. Tudi dvakratno prehajanje carinskih mejnih uradov je povzročalo obilo težav.

V Trstu so še pred izgradnjo te proge, a v času, ko je že določena nova meja z Italijo, ki je ustvarila nove razmere, iskali še kako drugo povezavo s severom znotraj ozemlja Avstro-Ogrske. Vprašanje Predil ali Tablja, ki je bilo še malo pred tem pomembno, je v začetku sedemdesetih let nadomestila nova dilema: Predel ali Škofja Loka. Tržaški mestni svet se je zavzemal za progo, ki bi od Divače preko Razdrtega in Črnega Vrha prišla v Škofjo Loko in tu dosegla Rudolfovo železnico. Gre za traso, o kateri so govorili že nekaj let. Drugače so razmišljali pri tržaški trgovski zbornici, kjer so se zavzemali za Predel. Proga preko Tablja je začasno umirila razprave, toda povezave Trsta s severom niso zamrle in predelska proga ni izgubila na svojem pomenu.



Sl. 4: Solkan. Železniški most (Gorica–Jesenice), razglednica iz leta 1906 (avtorjev osebni arhiv).

Fig. 4: Solkan. Railway bridge (Gorica–Jesenice), postcard from 1906 (author's personal archives).

Novo načrtovanje razvoja tržaškega pristanišča je vodilo v smer proti severu, in sicer na Solnograško, preko Tur. V izboranju med Predelom in Škofjo Loko je na prelomu osemdesetih in devetdesetih letih prevladala smer od Jesenic preko Bohinjske Bistrice v dolino reke Bače in nato Soče v Gorico. Od tu je proti Trstu vodila deloma po progji Gorica–Ajdovščina, nato pa je ubrala novo smer preko Krasa, skozi Dutovlje in Kreplje. Realizacija tega načrta, ki je potekal nekako med trasama predelske in loške proge, je trajala več kot poldrugo desetletje. Spremljala ga je tudi polemika, ki je v krajevnih okvirih zrcalila goriška narodnostna soočanja. Načrti za izgradnjo turske proge izvirajo iz leta 1883. Njen potek je septembra 1890 predstavil goriški zbornici Ernest Holzer. 22. februarja 1900 je načrt izgradnje te in drugih prog dunajska vlada predložila parlamentu in maja 1901 je vlada odobrila načrt za izgradnjo bohinske oziroma turske proge; Italijani so jo imenovali Transalpina. Proga je bila odprta 19. julija 1906.

Pred prvo svetovno vojno so načrtovali še tretjo oziroma četrto povezavo s Trstom in notranjostjo. V bistvu je načrt obsegal izboljšavo proge Dunaj–Trst, in sicer po že obstoječih tirih in deloma po novi trasi; na Dunaj bi bilo mogoče iz Trsta dospeti v šestih urah.

Deloma po ozemlju Goriške je potekala tudi proga Divača–Pulj, ki jo je leta 1876 zgradila družba Južnih železnic, a jo je nato z letom 1883 prevzela država, ki je še isto leto z zakonom potrdila izgradnjo proge Trst–Hrpelje. Ta proga, zgrajena leta 1887, je tudi vodila po upravnem ozemlju Goriško-Gradiške.

LOKALNE PROGE

Ob dveh magistralnih progah, kot sta bili na Goriškem povezava Gorice s Trstom (1860) in bohinjska železnica (Transalpina) (1906), pa so v razdobju do začetka prve svetovne vojne zgradili še lokalne proge Tržič–Červinjan, Červinjan–Gradež in Gorica–Ajdovščina. Dve od naštetih prog nista imeli lokalnega značaja, saj sta bili trasirani tako, da bi lahko postali mednarodno pomembni.

Prva lokalna proga, ki so jo v deželi zgradili, je bila proga Tržič–Červinjan, dokončana leta 1894. Bila je dolgoletna zahteva furlanskega podeželja, svoj lokalni pomen pa je izgubila leta 1897, ko je s povezavo s krajem San Giorgio di Nogaro onkraj državne meje postala mednarodna in kasneje del magistralne proge med Trstom in Benetkami. Turističnim potrebam je služila leta 1910 zgrajena proga Červinjan–Gradež, ki je bila opuščena leta 1946.

Naslednja proga je bila Gorica–Ajdovščina, dokončana leta 1902 (Rustja, 2002a). Vipavska dolina, kot izrazito prehodno ozemlje, je bila vključena prav v prve načrte, če že ne v prvi načrt povezovanja Avstrije z njenimi ozemlji v Italiji in posredno tudi s Trstom. Ing. Matija Živic iz Skopega na Krasu je leta 1875 načrtoval ozkotirno progo iz Trsta preko Krasa v Ajdovščino. Izgradnja železniške proge po Vipavski dolini ima kar dolgo zgodovino, ena izmed temeljnih etap pa je gotovo zakon za izgradnjo proge iz leta 1896. Proga ni bila problem goriške dežele, marveč tudi Kranjske. Tako je Ivan Hribar v kranjskem deželnem zboru 2. maja 1893 med drugim predlagal tudi izgradnjo ozkotirne proge Postojna–Razdrto–Ajdovščina v dolžini 33 kilometrov. Tudi ta načrt je meril na to, da bi se vipavska železnica lahko podaljšala do Ljubljane in iz Gorice proti državni meji. Gorica bi tako lahko postala pomembno prometno vozlišče, ki bi znalo ogroziti Trst, na kar so v Trstu tudi opozarjali.

NEURESNIČENI PREDLOGI

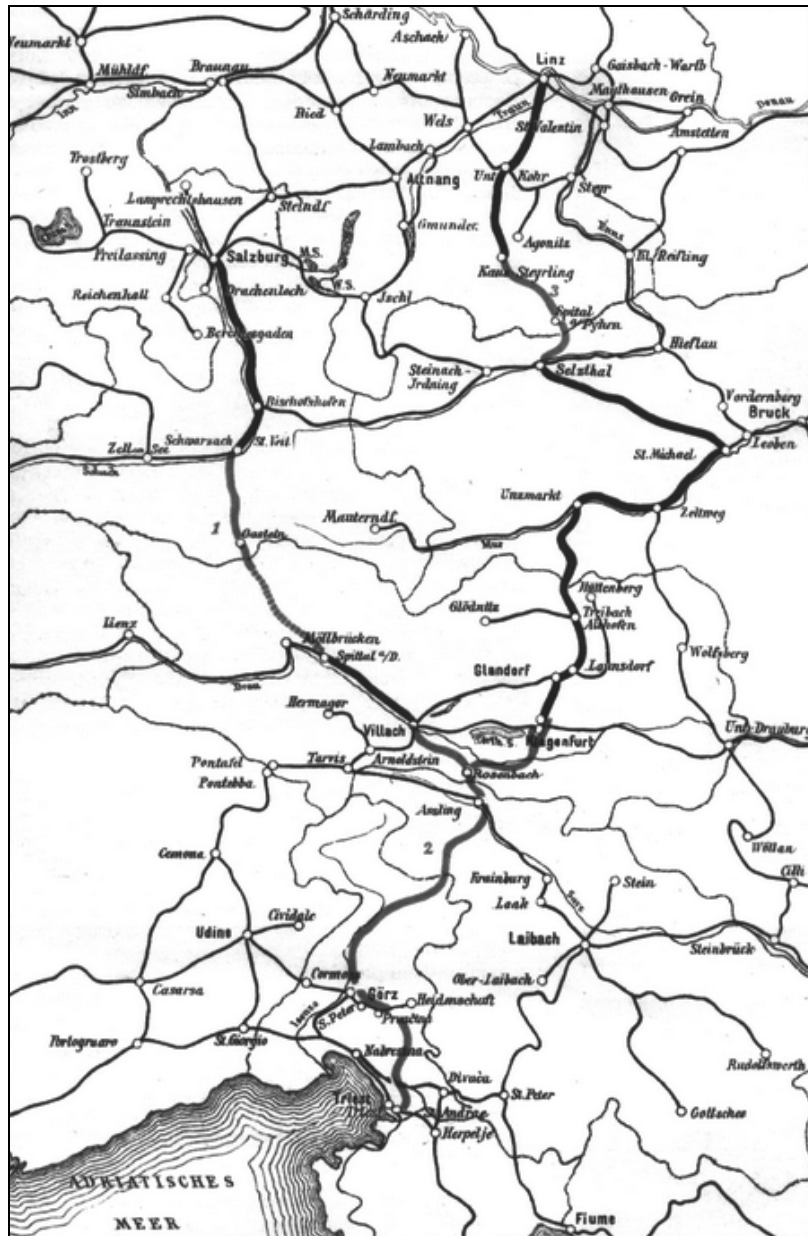
Nekateri taki predlogi so bili že omenjeni. Največ predlogov, zlasti za lokalne proge, je prihajalo iz spodnje Furlanije, kot načrtovalec pa se je leta 1888 pokazala zlasti goriška trgovska zbornica, ki ji je tedaj načeloval Eugen Ritter, sin že omenjenega Hectorja. Zlasti velik pomen so kasneje, okoli leta 1900, pripisovali progi Gorica–Červinjan. Razlogi, da se načrti z izjemo proge Tržič–Gradež preko Červinjana niso uresničili, so bili tudi strateške narave. Enako velja za prvo goriško progo

od Nabrežine do Gorice (1860), ki je bila dvotirna le od Nabrežine do Tržiča, od tu dalje proti Gorici pa zaradi strateških razlogov le enotirna, in sicer v času, ko je bila Benečija še avstrijska.

V slovenskem delu dežele je potrebno iz začetka 20. stoletja omeniti obujeno načrtovanje povezav Vidma in Čedad s Soško dolino, saj naj bi se tokrat železnica povezala z bohinjsko progo pri današnjem Mostu na Soči ali pa pri Kanalu. Takrat, leta 1904, smo priča prvi politični povezavi, in sicer med predstavnikom Beneških Slovencev, Ivanom Trinkom, pokrajinskim svetovalcem v Vidmu, ter goriškim deželnim poslancem dr. Henrikom Tumo (Tuma, 1994, 532–533). O progi so razpravljali vrsto let. Na ponovno povezavo s Soško dolino so pomislili tudi v Ljubljani, ko jih je k temu spodbudila izgradnja proge Ljubljana–Vrhnika leta 1899. V nekem smislu sta se progi uresničevali med prvo svetovno vojno tako na avstrijski kot na italijanski strani bojišča. Avstrijska vojska je tedaj v naglici gradila progo od Logatca preko Kalc in Godoviča do Črnega Vrha. Del proge je bil že zgrajen, a je umik fronte iz Posočja, oktobra 1917, prekinil njeno dokončanje. Na italijanski strani bojišča pa so v začetku leta 1917 zgradili ozkotirno progo od Čedad do Sužida oziroma Kobarida z možnostjo, da jo podaljšajo do Tolmina. Proga je delovala še po prvi svetovni vojni vse do leta 1933, ko je bila razdrta. Ob gradnji bohinjske proge so nastali tudi predlogi, da bi se z odcepom pri današnjem Mostu na Soči vključil v železniško mrežo tudi Bovec. Ta načrt se je obnovil po drugi svetovni vojni. Zelo pogosto pa so se tudi pojavljali predlogi, kako v železniško omrežje vključiti Idrijo, tudi še potem, ko je bila zgrajena bohinjska proga. Tiri med Ljubljano, Idrijo in Mostom na Soči, takrat Sv. Lucijo, bi razdaljo med Gorico in Ljubljano (preko Jesenic) skrajšali za celih 40 kilometrov (Gorica, 1908).

Med načrtovani programi je potrebno omeniti ozkotirno progo od Ajdovščine do današnjega Podnanosa oziroma preko Razdrtega do Postojne, o čemer se je govorilo zlasti v letih pred prvo svetovno vojno, pa tudi v vojni za potrebe bojevanja ob reki Soči. V prvi svetovni vojni so poleti in jeseni leta 1915 gradili progo od Dutovelj do Kostanjevice na Krasu, dolgo 22 kilometrov, ter progo Dutovlje–Gorjansko. Na fronti je delovalo še nekaj krajših ozkotirnic, nekaj sprememb trase je bilo zaradi vojne nevarnosti (Steske–Batuje) opravljenih tudi na progi Gorica–Ajdovščina.

Na tem mestu omenimo še nekaj posebnosti v prometu na železnih tirih. Iz leta 1856 je načrt ing. Johanna Brelicha z Dunaja za progo s konjsko vprego od Ljubljane preko Škofje Loke v dolino Idrijce in Soče in nato preko Kobarida v Čedad in Videm. Načrt ni bil sprejet, ker je čas železnic s konjsko vprego tedaj že minil. V Gorici je tramvajska proga od leta 1908 povezovala severni, državni kolodvor z južnim. Posebna ozkotirna proga na električni pogon je vozila med leti 1905–1970 skozi predor med Rajbljem in Logom pod Mangartom; služila je predvsem za potrebe rudarjev.



Sl. 5: Zemljevid železniške proge (Allgemeine Zeitung 1906) (vir: Humar, 1996, 34).

Fig. 5: Map of the railway line (Allgemeine Zeitung 1906)

(source: Humar, 1996, 34).

ZAKLJUČEK

Dežela Goriško-Gradiška je imela do začetka prve svetovne vojne omrežje v dolžini 205 kilometrov (Nabrežina–Krmin 53 km, Bohinjska proga 94 km, Tržič–Červinjan 16,4 km, Gorica–Ajdovščina 28 km, Červinjan–Gradež 13 km), kar pomeni, da je en kilometer proge prišel na 1271 prebivalcev po štetju iz leta 1910 oziroma na 14,33 km² površine. To je bilo ugodnejše od izračunanega povprečja po formuli (Henkel in Böttcher) in je znašalo 1 km železniške proge na 42,1 km² površine (Massi, 1933, 90–91, 211–212).

Po prvi svetovni vojni se je upravno stanje zgodovinske dežele Goriške spremenilo. Zaradi vojne je bilo veliko železniških naprav uničenih in poškodovanih. Zgradila se ni nobena nova proga. Podobne so bile razmere po drugi svetovni vojni. Takrat se je načrtovalo (na primer Most na Soči–Bovec, obvoznica pri Novi Gorici) in zaradi nove državne meje, ki je presekal progo Dutovlje–Trst, povsem na novo zgradilo le tire med Krepljami in Sežano (1948), industrijski tiri pa v to obravnavo ne sodijo. V slovenskem delu nekdanje Goriško-Gradiške dežele je železniški promet izgubil veliko nekdanjega pomena in služi danes predvsem krajevnim potrebam.

THE RAILWAY LINE NETWORK IN THE GORIZIA REGION (1860–1918)

Branko MARUŠIČ

SI-5250 Solkan, Pot na Drage 4

e-mail: branko.marusic@guest.arnes.si

SUMMARY

Due to its geographic position the Gorizia region represented an intersection of traffic routes with connections towards the north (Carinthia), south (Trieste), east (Ljubljana) and west (Friuli, Italy). The development of the Gorizia region's economy depended largely on the construction of traffic routes, primarily railway lines, which were supposed to replace roads, while maritime traffic (e.g., seaports in Monfalcone, Duino and Grado) did not play an important role. In the year 1860 a railway line linked Gorizia with Trieste and elsewhere in northern Italy.

Suggestions about the introduction of railway lines into the region and its capital existed even before the inclusion of Gorizia into the railway line network. Among the first schemers was that of Carlo Catinelli, a retired officer from Gorizia, who envisioned a connection of the Sava River valley with Friuli and northern Italy via the Škofjeloško hribovje hills and the Soča River valley. Apart from that with Trieste, a connection with northern countries was planned. The sixties were a time of

intensive writing and planning concerning the railway crossing of the Predel mountain pass. This initiative was not successful, as the so-called Pontebbana was constructed in 1879. The railway line network in the region reached its final state in the year 1906 when the Bohinj railway line was constructed, linking Gorizia to Carinthia (Villach) and providing another railway connection with Trieste. Before the Bohinj railway line, several lines were constructed within the region: Monfalcone–Cervignano (1894), Gorizia–Ajdovščina (1902) and Cervignano–Grado (1910). Plans for the construction of some other railway lines were made, including the Gorizia–Cervignano line within the region and Cividale del Friuli–Kobarid, Soča River valley–Idrija–Ljubljana, Gorizia–Ljubljana via Vipavska valley and Hrušica lines outside the region.

The railway network connections enabled the development of local economies, particularly industry (textile industry), agriculture (export of agricultural produce) and, later on, tourism. It is precisely because of these connections that Gorizia became one of the most important centres of the trade between Austria and Italy. As demonstrated by the events during WWI, the construction of railway lines had a strategic role as well.

Key words: railway, Goriška, Gorizia, Trieste, traffic

VIRI IN LITERATURA

Abhandlung (1837): Abhandlung im Auftrage der k. k. Landeswirtschaftsgesellschaft in Görz gegen die Führung eine Bahn in der Richtung Laibach–Prewald–Wippach oder Laibach–Trieste und für die Frage Laibach–St. Veit–Preska–Laak–Polland–Trata–Sairach–Idrija und Isonzotal–Görz–Gradisca–Triest. Görz.

Beantwortung (1850): Beantwortung eines im "Wanderer" den 13.ten in 14.ten August d. J. mit der Aufschrift der Karsterbahn erschienenen Aufsatzes. Görz.

Beleuchtung (1850): Beleuchtung einer die Wahl der Linie für die Fortsetzung der südlichen österreichischen Staats-Eisenbahn betreffenden Stelle aus dem Wanderer N. 268. 8.ten Juni 1850. Görz.

Betrachtungen (1849): Betrachtungen uiber die Fortsetzung der südlichen österreichischen Staats-Eisenbahn. Görz.

Bizzaro, P. (Lucanus) (1874): Državna pomoč in predelska železnica. Gorica.

BSI, 1 – Biblioteca Statale Isontina (BSI), Manoscritti, Civ. 23. Relazione sul progetto ferroviario Palmanova – Sava.

BSI, 2 – BSI, Manoscritti, Civ. 31.

Domovina (1867): Domovina, št. 32, 9. 8. 1867, str. 135.

Domovina (1869): Domovina, št. 3, 22. 1. 1869, str. 11.

- Eisenbahn-Angelegenheiten (1850):** Eine Erwiederung in Eisenbahn-Angelegenheiten. Görz.
- Entwurf (1838–1839):** Entwurf eine Linie über das Laibacher Moor–Loitsch–Adelsberg–Basowitz–Trieste. Görz.
- Gorica (1908):** Gorica, št. 58, 21. 7. 1908.
- Pfeiffer, F. (1850):** Die Laibach-Triester Eisenbahn über den Karst. Görz.
- Tuma, H. (1994):** Pisma. Osebnosti in dogodki (1893–1935). Ljubljana – Trst, 532–533.
- Vertovec, M. (1845):** Vinoreja. Ljubljana.
- Casanova, R. (1996):** Nascita e sviluppo delle ferrovie a Trieste e nell'area giuliana e isontina durante il periodo asburgico. V: Transalpina. Un binario per i tre popoli. Monfalcone.
- Humar, G. (1996):** Kamniti velikan na Soči: most čez Sočo pri Solkanu – most z največjim kamnitim lokom na železniških progah na svetu. Nova Gorica, Branko.
- Luchitta, A. (2001a):** La Camera di Commercio di Gorizia 1850–2000. Uomini e lavoro in 150 anni di storia. Gorizia.
- Luchitta, A. (2001b):** Scritti sulla storia economica di Gorizia e della sua Provincia (Secoli XVII–XX). Gorizia.
- Massi, E. (1933):** L'ambiente geografico e lo sviluppo economico nel Goriziano. Gorizia.
- Mohorič, I. (1968):** Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana.
- Rustja, K. (1990):** Proga predorov. Ljubljana.
- Rustja, K. (2002a):** 100 let vipavske železnice. Ajdovščina.
- Rustja, K. (2002b):** Zgodovina načrtovanj železniških povezav z Zgornjim Posočjem. V: Soški razgovori, 1. Bovec.