

UNIVERZA V NOVI GORICI
FAKULTETA ZA HUMANISTIKO

BOHINJSKA ŽELEZNICA SKOZI ČAS

DIPLOMSKO DELO

Nik Obid

Mentor: prof. dr. Žarko Lazarević

Nova Gorica, 2019

ZAHVALA:

Rad bi se zahvalil družini, ki me je podpirala pri pisanju diplomskega dela. Vsekakor gre posebna zahvala bratu, ki je s svojo navdušenostjo nad železnicami izredno pripomogel k zavedanju o pomembnosti železnic v Sloveniji in širše. Družini bi se zahvalil tudi zato, ker so mi s potovanji po železnicah v mladosti razširili obzorja in s tem pokazali na pomen bohinjske proge, ki jo imam le streljaj od svojega doma.

Zahvalil bi se rad tudi mentorju, prof. dr. Žarku Lazareviću, ki mi je z nasveti in s komentarji svetoval pri izboljšavah diplomskega dela ter vseskozi kazal smer njegovega nastajanja.

NASLOV: Bohinjska železnica skozi čas

IZVLEČEK:

V uvodu diplomskega dela opisujem razvoj železniškega omrežja v Habsburški monarhiji, ki je privedel do načrtovanja nove železniške povezave notranjosti dežele z največjim pristaniščem monarhije – Trstom. V nadaljevanju sledi pregled vseh pomembnejših načrtov nove železniške povezave in razlogov za izbor današnje trase. Širše obravnavam vključitev bohinjske železnice v celotno čezalpsko povezavo, ki je zajemala gradnjo Phyrnske, Turske, Karavanške in Bohinjske proge. Natančno opišem razloge za izbor bohinjske trase ter se nato posvetim značilnostim proge in njeni gradnji. Posebna poglavja namenim nekaterim pomembnim objektom, pri katerih se natančneje posvetim predvsem bohinjskemu predoru, solkanskemu viaduktu, prezračevalni napravi predora Bukovo in viaduktu Vintgar. Del diplomskega dela sem namenil tudi opisu stanja v času obeh svetovnih vojn, v katerih je bohinjska železnica odigrala pomembno vlogo. To se je pokazalo tudi ob koncu obeh svetovnih morij, ko je bila zaradi tega močno porušena. Diplomsko delo zaključujem z opisom stanja po 2. svetovni vojni, nujni obnovi, delni modernizaciji in padanju njenega prometnega pomena skozi 2. polovico 20. stoletja. Sklep namenim obetom za prihodnost, ki bi lahko bila, ob ustreznem vlaganju v infrastrukturo in sodelovanju na regionalni in mednarodni ravni, zelo svetla.

Ključne besede: Bohinjska proga, železnica, bohinjski predor, solkanski viadukt, promet, načrti gradnje

ABSTRACT:

I begin my thesis with a description of the development of the railway system of the Habsburg Monarchy that brought about the plans for a new railway connection between the interior of the country and the country's largest port – Trieste. I follow that up with an overlook of the more important plans for the new connection and reasoning behind the selection of the actual route the railway took in the end. I also describe the inclusion of Bohinj line in the full cross-Alpine railway which encompassed building of Phyrn, Tauern, Karawanken and Bohinj lines. I describe in detail the main reasons for selecting the Bohinj route, the special features of the terrain, and the building process. I include chapters that deal with specific parts and important objects along the route, including the Bohinj tunnel, Solkan viaduct, Bukovo tunnel ventilation system and Vintgar viaduct. Part of the thesis is also dedicated to describing the state of the route during both world wars, in which the Bohinj line played an important role, as seen after

both cataclysms had ended, leaving the route in ruins. I conclude my thesis with a description of the state of the route after World War 2, the renovation, partial modernisation and the decline of the route's transit importance throughout the second half of the 20th century. Right at the end I also talk about potential future prospects for the route, which could, with proper investment into infrastructure, regional and international cooperation, prove to be bright.

Key words: Bohinj line, railway, Bohinj tunnel, Solkan viaduct, traffic, building plans

KAZALO

1.	UVOD	1
2.	ŽELEZNIŠKI ZAČETKI V EVROPI IN AVSTRIJSKEM CESARSTVU	4
3.	RAZLOGI IN NAČRTI ZA GRADNJO DRUGE ŽELEZNIŠKE POVEZAVE S TRSTOM.....	8
4.	PRAŠKA ŽELEZNIŠKA KONFERENCA IN VLADNA ŠTUDIJA	12
5.	BOHINJSKI NAČRT IN NJEGOVA VKLJUČITEV V ČEZALPSKO POVEZAVO	15
6.	BOHINJSKA PROGA IN NJENE ZNAČILNOSTI	27
7.	BOHINJSKI PREDOR	38
8.	VIADUKT VINTGAR.....	46
9.	PREZRAČEVALNA NAPRAVA PREDORA BUKOVO	49
10.	SOLKANSKI VIADUKT	53
11.	OBDOBJE SVETOVNIH VOJN.....	67
12.	VPLIV GRADNJE BOHINJSKE ŽELEZNICE NA PODROČJE BAŠKE DOLINE.....	83
13.	POVOJNO OBDOBJE.....	91
14.	OBETI ZA PRIHODNOST	103
15.	VIRI IN LITERATURA	106

1. UVOD

Alpski predeli Evrope so za ljubitelje železnic in železniškega gradbeništva zagotovo pravi raj. Avstrija, Švica, Francija in Italija na svojem ozemlju premorejo veliko število dih jemajočih železniških povezav, ki so znane po vsem svetu. Pri gradnji slednjih je zagotovo v samem vrhu Švica, na ozemlju katere se nahaja nekaj najlepših železnic na svetu. Ko človek po teh državah potuje, si ogleduje te čudeže inženirskega znanja ali pa zgolj pregleduje spletne posnetke tovrstnih gorskih povezav, kar pozabi, da je tudi v njegovi državi podobna gorska proga z markantnimi objekti, ki prav nič ne zaostajajo za železniško infrastrukturo v ostalih predelih Alp. Vsakokrat, ko na goriški postaji vstopim na vlak in potujem proti Posočju, me prevevajo posebni občutki navdušenja. To pride do izraza posebno poleti, ko so lokalni vlaki polni turistov iz Evrope in zadnja leta tudi iz Azije in drugih delov sveta. Posebno zadoščenje in ponos čutim ob vsakem vzkliku turista na solkanskem mostu, vsaki bliskavici fotoaparata in hitremu ter paničnemu iskanju pametnega telefona ob prevozu katerega koli izmed številnih ostalih viaduktov ali slikovitih odsekov na progi. To vedno znova potrdi tezo, da verjetno v Sloveniji ne premoremo lepše železnice, kot je bohinjska. Slikoviti predori, mostovi in galerije ter edinstvena infrastruktura jo uvrščata med najlepše železniške povezave v tem delu Evrope. Vsak, ki potuje skozi naše kraje, jo opazi in ji nameni pozornost. Je neizgledljiv in edinstven spomenik železniški gradbeni tehniki in moči inženirstva pri premagovanju še tako težkih naravnih ovir.

O izbiri teme diplomskega dela že od začetka študija ni bilo nikakršnega dvoma. Vedel sem namreč, da bo tema zagotovo povezana s progo, ki sva jo z bratom gledala skozi okno domače hiše. V poznavanju železniške tehnike mu nikakor nisem mogel slediti in mu še danes ne zmorem, a je bilo njegovo navdušenje nad vlaki tolikšno, da me je slednje pritegnilo k odkrivanju čudes železnih cest po stari celini. Prav temu sem se posvetil na začetku diplomskega dela, kjer sem opisal železniške začetke v Evropi in Habsburški monarhiji ter prve povezave, ki so odločno zaznamovale nadaljnji razvoj železniškega omrežja v črno-žoltem imperiju. Prav na gradnjo najpomembnejše železniške povezave v monarhiji, južne železnice (nem. Südbahn), je usodno vplivalo tržaško pristanišče, ki je bilo tudi eden ključnih razlogov za gradnjo bohinjske železnice. Do tega je prišlo zaradi spremenjenih geopolitičnih in gospodarskih sprememb v svetu, kar je politični in gospodarski vrh monarhije prisililo v razmišljanje o gradnji druge pomembne železniške povezave s tržaškim pristaniščem. Čeprav bom razloge in načrte za gradnjo pojasnil v posebnem poglavju, moram že v uvodu omeniti, da

Bohinjska proga ni bila sama svoj projekt, temveč del veliko večjega načrta o povezavi bogatih ter industrijsko razvitih predelov južne Nemčije, zahodnih predelov Avstrije in predvsem Česke z največjim pristaniščem Avstro-Ogrske. Prav temu sem posvetil pomemben del diplomskega dela, saj menim, da je razumevanje širšega okvira gradnje ključno pri razumevanju pomembnosti, ki ga je ta prinesla h gospodarskemu razvoju celotne Habsburške monarhije.

A gradnja železnice na nekem območju ne vpliva le na gospodarstvo na najvišji ravni, temveč spremeni tudi gospodarsko in socialno strukturo v različnih odmaknjenih okoljih. Odsek proge med Jesenicami in Sežano, ki spada med najslikovitejše in z vidika gradbeništva najtežavnejše dele slovenskega železniškega omrežja, poteka po izredno raznoliki pokrajini ter prav na vsakem predelu, ki ga prečka, pusti poseben pečat. Prav zato sem v diplomsko delo uvrstil posebno poglavje o vplivu gradnje in poteka železnice na gospodarsko in zaposlitveno strukturo ter splošno podobo Baške grape skozi čas. S tem sem želel pokazati pomembnost železniških gradenj na oddaljene in težko dostopne kraje. To je še posebej pomembno v času poudarjanja trajnostne mobilnosti in zmanjševanja uporabe osebnih prevoznih sredstev.

Ker je na trasi proge veliko število izredno zanimivih objektov, sem se za podrobnejši opis odločil na podlagi splošnih dejstev in lastnega mnenja. Čeprav sama železnica ne poteka po nadpovprečni nadmorski višini, kar je pogost kazalnik težavnosti neke gorske proge, pa najvišja točka železnice v bližini postaje Vintgar (576 metrov) vseeno spada med najvišje točke slovenskega železniškega omrežja. A precej pomembnejši kot nadmorska višina proge so podatki o sami železniški infrastrukturi. Na celotni trasi proga prečka geografsko raznolika območja (alpski in predalpski svet, Vipavska dolina, Kras), številne reke (Savo Dolinko, Savo Bohinjko, Bačo, Idrijco in Sočo) in celo razvodnico med Jadranskim in Črnim morjem. Zanimivost povezave in njene zgodovine ter usode med razburkanim 20. stoletjem vsekakor okrepijo številni objekti na in ob progi. Pri opisu slednjih sem se osredotočil na že večkrat omenjena in obravnavana gradbena dosežka, bohinjski predor in solkanski viadukt, ter objekta, ki sta bila pri opisu bohinjske železnice večkrat spregledana (prezračevalna naprava predora Bukovo in viadukt Vintgar). Čeprav je popolnoma razumljivo, da sta postala bohinjski predor in solkanski viadukt simbola celotnega slovenskega dela Transalpine, pa nikakor ne smemo zanemariti tudi ostalih slikovitih in pomembnih objektov na trasi, ki jih je veliko več, kot sem jih bil sposoben vključiti v diplomsko delo.

Zelo pomemben je tudi prometni in gospodarski pomen proge, ki se je čez leta močno spreminjal. V delu sem si zastavil cilj, in sicer opisati čas gradnje, obdobje obeh svetovnih vojn

in tudi povojnega obdobja, ki je prineslo nekaj pomembnih sprememb, kot je npr. modernizacija voznega parka in prehod iz parne na dizelsko vleko. Ker je pomen obravnavane železnice skozi zgodovino večkrat narasel, so se pojavile celo težnje po njeni elektrifikaciji, kar pa vse do danes ni bilo uresničeno. Čeprav se je njen pomen izredno povečal v času 1. svetovne vojne, kar je zaradi bližine Soške fronte seveda popolnoma logično, pa tudi njena vloga v obdobju po koncu obeh svetovnih vojn nikakor ni zanemarljiva. Tudi v tem času, natančneje med letoma 1949 in 1955, je bil pomen same proge precej velik, saj naj bi po njej potovalo več kot polovica vsega mednarodnega železniškega tranzita po Jugoslaviji. Postopoma se je njen pomen zaradi težavnega terena in s tem povezanega vzdrževanja ter sprememb v prometnih tokovih manjšal, tako da je današnja slika popolnoma drugačna, kot je bila v času njene dograditve. V sklepu diplomskega dela sem se zato osredotočil tudi na današnji čas in potencial, ki ga Bohinjska proga ponuja na področju mednarodnega tovarnega prometa, javnega prevoza in turizma. Z diplomskim delom bi rad bralcu predstavil zgodovinski in gospodarski razvoj bohinjske železnice skozi čas ter opozoril na strateški pomen nekdanj najkrajše železniške povezave med severnim Jadranom in srednjo Evropo, ki že več desetletij čaka, da se znova prebudi.

2. ŽELEZNIŠKI ZAČETKI V EVROPI IN AVSTRIJSKEM CESARSTVU

V zadnjih letih, še posebno lanskem, se je o železnicah precej govorilo. O gradnji 2. tira med Divačo in Kopro so tekale žgoče debate med župani, politiki, gospodarstveniki in inženirji, kar kaže na njeno izjemno pomembnost tudi skoraj dvesto let po mitskem začetku v Veliki Britaniji. Seveda je bila gradnja pomembnih železniških povezav pogosto državna tema, ob kateri so trčili interesi politike, gospodarstva in celo vojske. Ko je 27. septembra 1825, na relaciji med Stocktonom in Darlingtonom, angleški izumitelj in inženir George Stephenson pred vagone priključil primitivno parno lokomotivo, si verjetno nihče ni mislil, da bo prav slednji izum tako korenito spremenil gospodarski in prometni razvoj Evrope in sveta. Že prva lokomotiva, ki je nastala po njegovih načrtih, je zmogla prepeljati 450 oseb in 90 ton tovora s hitrostjo 19 km/h. To je v praksi pomenilo, da je razdaljo 12 kilometrov prevozila v 65 minutah.¹ Ni si težko predstavljati, da je izum predstavljal pravo malo revolucijo, ki je spodbudila gospodarski razvoj v številnih panogah. Za izdelavo tirov, lokomotiv in različnih konstrukcij so nastajale številne valjarne, livarne in plavži. Za pogon so uporabljali premog, kar je drastično spodbudilo rudarstvo na območjih, ki jih je dosegla »železna cesta« (takšen primer so npr. zasavski rudniki, ki ležijo neposredno ob nekdanji Južni železnici). Izumitelji so prav tekmovali v tem, kdo bo prvoten Stephensonov patent izboljšal ter ga prilagodil večjim hitrostim in obremenitvam. Pomembnosti so se vedno bolj zavedali tudi politiki, gradnja železnic pa je postala prednostna gospodarska panoga in tema politike vsake razvitejše države. Kljub jasnim prednostim in državnemu interesu pa je bila investicija vanje ogromen izdatek. Močne banke in bančne družine so v tem kmalu videle možnost za zaslužek in investicijo, pogosto pa so v vlaganje pritegnile tudi bogate meščane, saj so gradnjo železnic predstavljali kot rentabilno naložbo.² Poleg gospodarskih panog, ki sem jih v uvodu že omenil, je prav zaradi finančnih špekulacij, povezanih z gradnjo, razmah doživel tudi bančni svet, saj so delniške družbe za gradnjo in upravljanje z železnicami rasle kot gobe po dežju.

Prav nič drugače ni bilo na ozemlju Habsburške monarhije, kjer so se že v zgodnji fazi zavedali pomembnosti gradnje železniškega omrežja. Prva železniška proga v Avstrijskem cesarstvu je bila odprta še pred revolucijo, l. 1848, in odstopom kanclerja Metternicha. Proga, po kateri je prvi vlak zapeljal leta 1837, je potekala severno od Dunaja in povezala kraja Floridsdorf in Deutsch-Wagram. Kljub političnemu sistemu, zasnovanemu pod kanclerjem Metternichom, kjer

¹ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 7.

² Prav tam, str. 9.

je bila zatrta vsaka sprememba, je bilo več kot očitno, da napredka ne more zaustaviti še tako tog (in strog) sistem. V naslednjih letih je proga dosegla južnomoravski kraj Břeclav (1838) in Brno (1839). Železnica, ki naj bi v širšem povezovala Dunaj s Češko, Galicijo in Bukovino, se je po cesarju Ferdinandu I. imenovala Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zaradi slabega stanja državne blagajne je bila gradnja domena zasebnikov. Največji delež pri tem je imel Salomon Mayer von Rothschild, bančni mogotec iz avstrijske veje ene najbogatejših rodbin tistega časa. Sčasoma so avstrijske oblasti uvidele, da so železniške povezave odlična naložba in temelj modernizacije. Prednostna je postala povezava Dunaja z največjim pristaniščem monarhije, Trstom. Gradnja je potekala postopoma, pri koncesiji za traso proti jugu pa je barona Rotschilda premagal konkurent iz bančniških krogov, baron Sina. Pri tem še ni šlo za celotno traso t. i. Južne železnice, temveč za povezavo med Dunajem in madžarskim mestom Győr (nem. Raab). 16. februarja 1839 je Sina pridobil gradbeno dovoljenje za nadaljevanje proge proti jugozahodu. Najprej so bile težnje, da bi z izogibanjem gorovju in povezavi z ogrskimi pokrajinami ubili dve muhi na en mah, a so, ob odklonilnem odnosu Madžarov, traso spremenili in se posvetili gradnji odseka Wiener-Neustadt (Dunajsko Novo mesto)–Gloggnitz–Semmering.³ Odločitev za gradnjo proge čez gorati Semmering pa se je izkazala za zahteven podvig, ki so ga oteževale naravne ovire in določitev ustrezne trase. Težavo je predstavljalo tudi nadaljevanje trase proti Gradcu. V igri so bile različne možnosti. Najprej so dunajski krogi želeli progo proti Gradcu speljati po ravnini skozi Porabje oziroma, na željo Madžarov, vsaj blizu ogrskega ozemlja. Temu so se odločno uprli štajerski industrijski krogi, katerih interes je zastopal nadvojvoda Janez Habsburški. Pojavila se je tudi nova težava, povezana z zagotavljanjem ustreznih finančnih sredstev (teh družba barona Sine ni imela), ki bi zagotavljala nadaljevanje celotne trase proti največjemu pristanišču v monarhiji. Vse naštetu je privedlo do spoznanja, da mora država, v želji po uresničevanju tako velikega in pomembnega projekta, kot je bila gradnja najpomembnejše železniške žile v cesarstvu, breme prevzeti nase. Tako so oblasti 23. decembra 1841 izdale dekret, s katerim so zasebnikom odvzeli železniške koncesije in, zaradi strateške pomembnosti, gradnjo pomembnih železniških povezav naložile na pleča države.⁴ Prednostna sta postala projekta povezave s Prago in Trstom. Kot sem že omenil, se je za odsek južne železniške povezave pojavilo več različnih projektov, zmagal pa je načrt, ki ga je dal izdelati član vladajoče rodbine, nadvojvoda Janez Habsburški. Prav zaradi njegovega interesa za projekt so progo proti Trstu poimenovali Erzherzog Johann Bahn, a se ime ni prijelo, saj so jo že od začetka vsi imenovali Südbahn. Ker je speljana skozi geološko in geografsko

³ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 13.

⁴ Prav tam, str. 14.

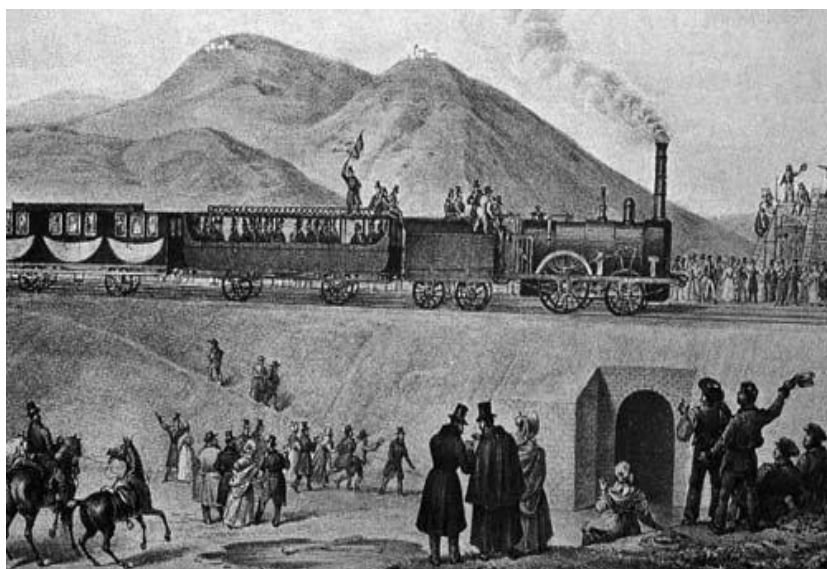
popolnoma različne regije, je bila gradnja zahtevna, pri njej pa je bilo ključno inženirsko znanje. Celotno traso, še najbolj pa odsek preko Semmeringa, je zaznamoval inženir Carl Ritter von Ghega. Še dandanes je proga simbol gorskega železniškega inženirstva, viadukt Kalte Rinne pa spada med najlepše tovrstne objekte v Evropi. Gradnja je napredovala z veliko hitrostjo in leta 1842 dosegla Gloggnitz. Zaradi zahtevnosti samega prelaza je bil gorski odsek končan pozneje kot štajerska povezava med Gradcem in Ljubljano. Dokončno je bil prelaz

»premagan« leta 1854, torej tri leta prej, kot je bila dokončana celotna 577 kilometrov dolga trasa. To je bila osnova cesarskega železniškega sistema. Izdatek je bil ogromen, zato so začeli proge postopoma spet prevzemati zasebniki. Ustanovljena je bila družba Südbahn, ki ni upravljala le Južne železnice, temveč tudi precej drugih prog v monarhiji.

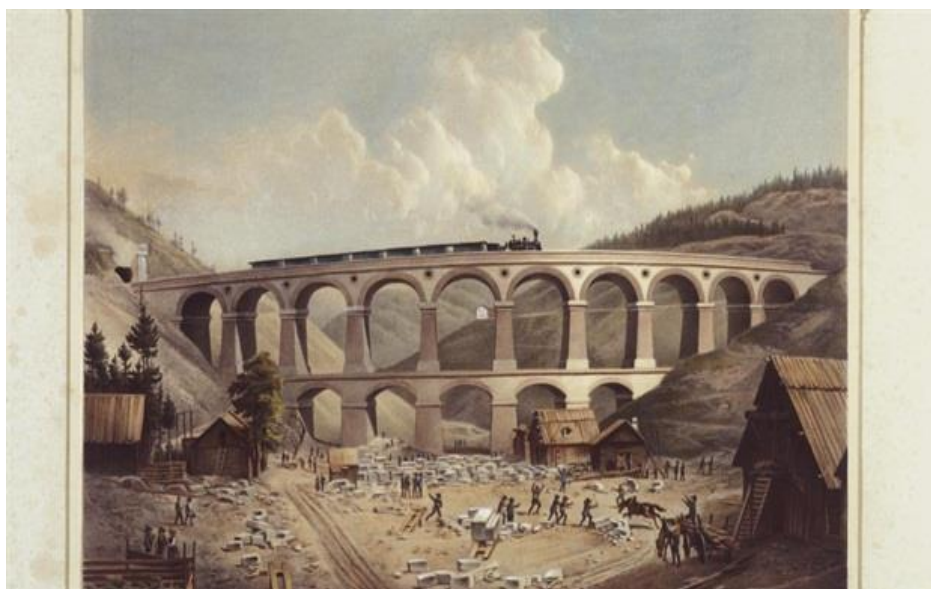
Kljub povezavi med metropolo in glavnim pristaniščem cesarstva pa težave niso bile odpravljene. Zaradi odprtja Sueškega prekopa leta 1869 in naraščanja pretoka blaga so se pokazale šibke točke tržaškega pristanišča. Naraščanje prometa je bil jasen kazalnik majhnosti luke, ki je, v primerjavi z ostalimi evropskimi pristanišči, začela izgubljati pomembnost.⁵ Povečanje pristanišča je bilo dokončano šele v devetdesetih letih 20. stoletja. Nazadovanje Trsta v evropskem merilu je porodilo prve ideje o drugi povezavi pristanišča s srednjo Evropo. Kar precej časa je preteklo, da so zametki Transalpine dejansko postali resničnost. Pred tem je bilo zgrajenih veliko drugih železniških krakov, ki so bili vezani na glave prog. Poleg Južne železnice je bila zelo pomembna Elizabetina proga, odprta leta 1860, med Dunajem in Salzburgom ter Rudolfova železnica, ki je potekala od Amstettna skozi osrednjo Avstrijo do Beljaka in naprej preko Trbiža in Jesenic do Ljubljane. Zaradi delitve cesarstva na avstrijski in ogrski del so se pojavile tudi težnje po povezavi Budimpešte z Reko. Zaradi interesov avstrijskega in ogrskega dela je dobila kar dve povezavi (Budimpešta-Zagreb-Reka in odcep Južne železnice Pivka-Šapjani-Reka). Poleg različnih povezav z glavnimi progami so bile zgrajene številne stranske in ozkotirne železnice. Na našem ozemlju ima legendarni status Parenzana (Porečanka), ki je povezala Trst in Poreč. Proga, zgrajena leta 1902, še danes buri domišljijo železniških navdušencev, saj je potekala po idilični trasi ob morju. Za avstrijsko železniško omrežje tistega časa je značilno podajanje upravljanja med zasebniki in državnimi družbami. Cesarske in kraljeve avstrijske železnice so leta 1880 prevzele dediščino propadle družbe, ki je upravljala Rudolfovo železnico. Skupaj z gradnjo nekaterih pomembnih odsekov

⁵ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 17.

(npr. Pontebbana) in drugimi prevzemi so sčasoma državne železnice pridobile na veljavi.⁶ Kljub aktivni gradnji železniških žil pa je moral Trst na drugo povezavo s srednjo Evropo počakati vse do začetka 20. stoletja, ko so pobude in pritiski padli na plodna tla.



Prva vožnja parne lokomotive po železnici Kaiser Ferdinands Nordbahn leta 1837 (vir: <http://bahn-extra.de/leseprobe/die-kaiser-ferdinands-nordbahn>).



Viadukt Kalte Rinne - simbol gorske železnice čez Semmering (vir: <https://www.technischesmuseum.at/object/viadukt-der-kalten-rinne-semmeringbahn-farblithografie-um-1854>).

⁶ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 19.

3. RAZLOGI IN NAČRTI ZA GRADNJO DRUGE ŽELEZNIŠKE POVEZAVE S TRSTOM

Po Dunajskem kongresu leta 1815, ko si je Habsburška monarhija za interesno cono priborila območje Italije, je bila usmeritev dunajskega dvora na Apeninski polotok popolnoma logična. Dodeljen ji je bil nadzor nad praktično celotno Italijo z nekaj izjemami. Neposredno pod habsburško vladarsko žezlo sta tako padli Lombardija in Benečija, večji del »škornja« pa so obvladovale rodbine, ki so bile sorodstveno povezane z njimi. Območje je bilo za Habsburžane izjemnega pomena iz več razlogov. Bilo je neke vrste »diplomatsko orožje«, saj sta si tako Rusija kot Velika Britanija prizadevali, da to območje ne bi pristalo v napačnih rokah.⁷ Usmeritev v Italijo pa ni imelo zgolj geopolitičnih razlogov, temveč so za tem stali tudi popolnoma realni gospodarski načrti. Pri tem ne gre spregledati konkurenčnosti dveh pristanišč v severnem Jadranu, ki sta po razpadu Beneške republike (ukinil jo je Napoleon Bonaparte leta 1797) in odločitvah, sprejetih na Dunajskem kongresu, postali sestavni del iste državne oziroma monarhične tvorbe. Da je imela monarhija resne načrte z beneškim pristaniščem, govori že dejstvo, da je želela iz njega napraviti mornariško prestolnico na Jadranu.⁸ Tako postane bolj logično tudi dejstvo, da južna železnica ni imela zgolj naloge povezati monarhije s tržaškim pristaniščem, temveč tudi ustvariti povezavo, ki bi služila kot osnova za širjenje železniškega omrežja na lombardsko-beneško ozemlje.

Kljub obdobju uporov v severnoitalijanskem prostoru in revoluciji leta 1848, ki je do temeljev pretresla Avstrijsko cesarstvo, pa država ni mogla ubežati hitri širitvi železniškega omrežja in tihe tehnološke revolucije, ki jo je ta prinašala. Toda vsi nemiri so vendarle pustili posledice, kar se je izkazalo v finančnih težavah države in vseh z njo povezanih podjetij, na čelu z državnimi železnicami, ki so v njeni lasti pristale z že omenjeno uredbo leta 1841. Kot sem v uvodu že omenil, se je stanje spremenilo leta 1854, ko so železnice znova začele prehajati v roke zasebnikov. Prav zasebniki, natančneje bančna družina Rotschild, je bila prva, ki je spoznala pomembnost širitve železniških povezav v severnih delih Italije. Za ta namen je bila ustanovljena družba Südliche Staats-, Lombardisch-Venetianische und Central-Italienische Eisenbahngesellschaft s sedežem v cesarski prestolnici.⁹ Kot lahko sklepamo že iz imena, je

⁷ Taylor, A. J. P. (1956). Habsburška monarhija: 1809–1918: zgodovina Avstrijskega cesarstva in Avstro-Ogrske. Str. 38.

⁸ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 27.

⁹ Prav tam, str. 15.

želela nova družba postati ključni železniški akter na območjih, ki jih je na apeninskem polotoku obvladovala Habsburška vladarska hiša.

Stvari so se začele zapletati, saj je širjenje železniškega omrežja na avstrijskem območju današnje Italije sovpadal z združitvenim procesom italijanskih pokrajin in kraljestev v enotno državo. Leta 1859 je Habsburška monarhija izgubila Lombardijo, sedem let kasneje (leta 1866) pa še Benečijo, kar je popolnoma spremenilo stanje na gospodarskem in posledično tudi železniškem področju. Italijanska združitev in izguba Benečije je spremenila gospodarske usmeritve cesarstva. Prav izguba nekaterih pomembnih ozemelj je privedla do povečanja pomena Trsta. Po določitvi meje med Benetkami in Trstom je bilo popolnoma jasno, da bo slednji pridobil izjemno strateško vlogo. Čeprav je načrte o povečanju zmogljivosti pristanišča izdelal že Ghega, so morali počakati na novo politično realnost. Izboljšanje pristanišča pa je posledično privedlo tudi do potrebe po novi železniški žili. Načrti seveda niso bili novost, saj so bili predlagani že prej. Najbolj zainteresirani so bili trgovski krogi iz Celovca, Trsta in Gorice. A lokalni interesi so bili za tak projekt premalo, potrebno je bilo nekaj več.

Pomembno vlogo pri tem so odigrale visoko industrializirane avstrijske in češke dežele (npr. Sudeti), ki so postajale vedno bolj zainteresirane za vzpostavitev nove povezave s Trstom. Državne železnice, ki so v tem času štejele že 12.000 kilometrov železniških prog, je v razmislek o smiselnosti gradnje nove proge gnala tudi odvisnost od družbe Südbahn, ki je obvladovala do takrat edino povezavo s pristaniščem. Interes so torej imele državne železnice (ki niso imele neposredne povezave z morjem), tržaška zbornica, različne ladijske družbe (vključno s tržaškim Lloydom) ter trgovske zbornice iz Salzburga, Linza, Leobna, Prage in Liberca, ki so se pridružile težnjam trgovskih zbornic iz krajev, ki so bili za novo progo zainteresirane že dlje časa.¹⁰ Sledilo je tudi več srečanj gospodarstvenikov in lokalnih politikov, kjer so analizirali različne ideje in pobude o novi povezavi. Najpomembnejša konferenca, ki je bila sklicana na to temo, se je zgodila 22. marca 1893 v Pragi, ko se je na pobudo češkega deželnega odbora zbrala gospodarska elita iz zainteresiranih industrijskih območij. Razlog za srečanje je bila želja po dokončni ureditvi vprašanja nove povezave s Trstom. Poleg bohinjske, ki jo bom opisal v posebnem poglavju, so bile v igri tudi naslednje povezave:

- PREDELSKA: Proga naj bi potekala skozi predor pod prelazom Predil (1156 metrov) in nato nadaljevala pot po trasi Log pod Mangartom-Kobarid-Tolmin-Gorica. Najvišjo točko bi proga dosegla na nadmorski višini 806 metrov nad morjem, dolžina najdaljšega

¹⁰ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 219.

predora bi znašala 8600 kilometrov, največjo težavo pa bi predstavljala višinska razlika med obema stranema predora. Proga bi se morala zaradi tega zelo dolgo spuščati in hkrati ustrezati zmožnostim takratne vleke v nasprotno smer. V sklopu istega načrta je bila predlagana tudi t. i. mangartska različica, ki je predvidevala nekoliko drugačno prečenje gorske pregrade. Kot izdaja že ime, je trasa predvidevala prečenje Alp pod Mangartom in nadaljevanje po dolini reke Koritnice proti Bovcu in naprej v padcu proti Gorici. V tej različici je bila predvidena gradnja naslednjega, več kot 3 kilometre dolgega predora. Prednost tega načrta je bila nižja nadmorska višina proge (najvišjo točko bi proga dosegla na višini 748 metrov), bi pa bila ob tem dolžina glavnega predora še daljša (9225 metrov).¹¹ V obeh primerih bi cena gradnje znašala več kot 60 milijonov kron.

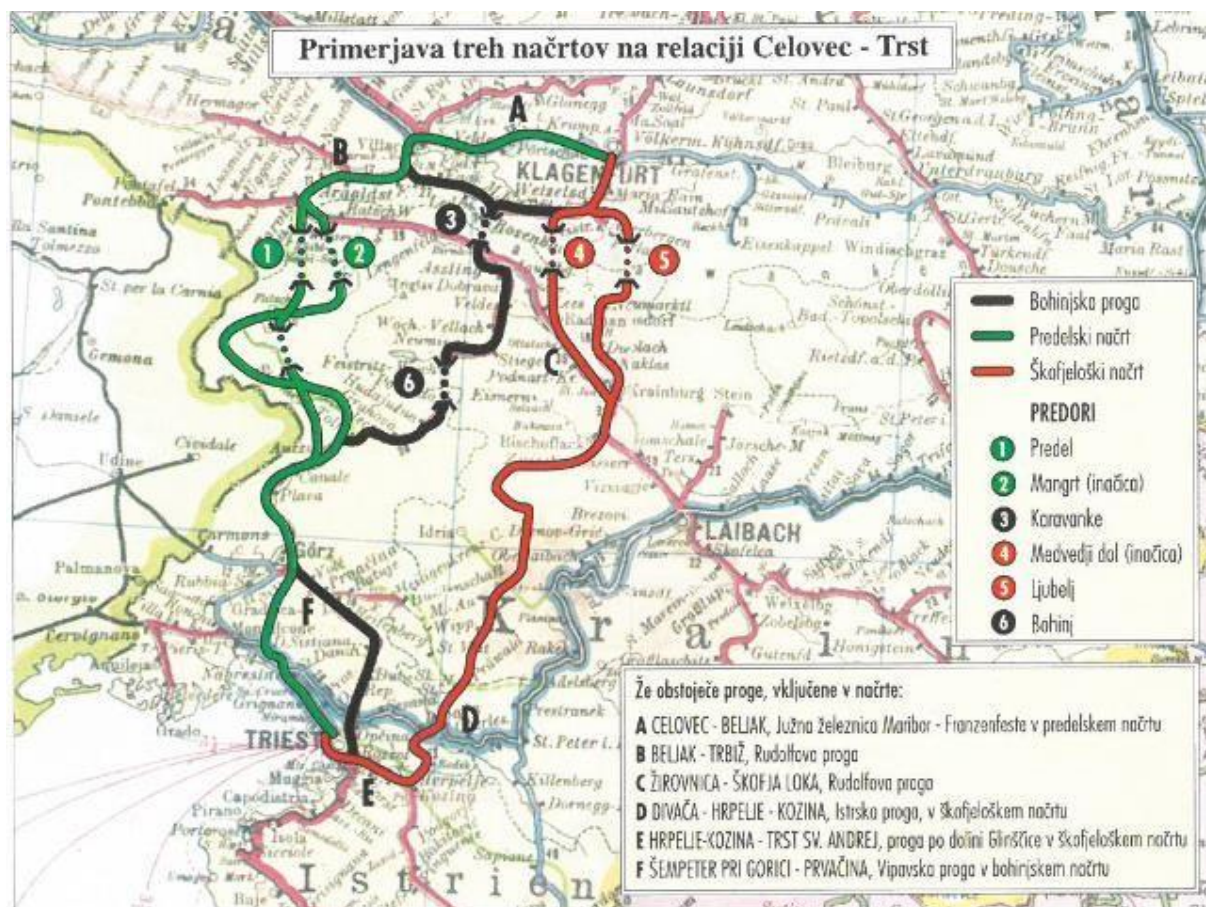
- ŠKOFJELOŠKA: V tem primeru so bile težave pri prečkanju Karavank. Pojavile so se tri različice, kako bi lahko to izvedli. Prva možnost je bil predor pod verigo Karavank na območju kraja Bistrica v Rožu (nem. Feistritz im Rosental) v dolini Rute (nem. Bärenthal). Izhod iz predora, katerega dolžina naj bi presežala 9800 metrov, naj bi bil na območju Koroške Bele v bližini Jesenic.¹² Najvišjo točko bi proga dosegla na višini 603 metre. Različica je predvidevala navezavo na že zgrajeno Rudolfovo železnico med Trbižem in Ljubljano, po kateri bi dosegla Škofjo Loko. Drugi dve različici sta vključevali območje prelaza Ljubelj. Čeprav v tem primeru ne bi bilo treba graditi enega zelo dolgega predora, pa bi teren zahteval gradnjo več krajših, a zaradi geografskih ovir še vedno precej dolgih predorov. V načrt bi bil vključen tudi Tržič, preko njega pa bi se železnica spustila in priključila na že omenjeno Rudolfovo železnico. Prav vse različice pa so predvidevale enako traso od Škofje Loke dalje. Proga naj bi se nadaljevala od predhodno zgrajene škofjeloške postaje preko Poljanske doline. Prečkala naj bi velika, skoraj neobljudena področja in se preko gozdnatega območja Hrušice priključila na istrsko progo. Glavna pomanjkljivost je bila odmaknjenost trase, ki je bila moteča tako za potniški promet (obšla bi večje kraje in izgubila lokalni pomen) kot za vzdrževanje same proge.¹³
- ILIRSKA: Železnica bi se po načrtu začela v Celovcu in prečkala pogorje Karavank pri prelazu Jezersko ter zaobšla Kranj. Po današnjem ozemlju je bila predvidena naslednja

¹¹ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 223.

¹² Prav tam.

¹³ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 30.

trasa: Škofja Loka-Idrija-Soška dolina-Gorica. Priključila naj bi se na obalni odsek proge proti Trstu. Ker bi bila načrtovana trasa predolga, so načrt opustili.¹⁴



Trase različnih načrtov nove železniške povezave s Trstom (vir: Transalpina-Bohinjska proga, str. 34).

¹⁴ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 31.

4. PRAŠKA ŽELEZNIŠKA KONFERENCA IN VLADNA ŠTUDIJA

Razlog za zasedanje je bila vest, da namerava vlada zgraditi progo po trasi današnje bohinjske železnice. Poleg nezadovoljstva v razvitih avstrijskih in čeških predelih monarhije so bili proti temu tudi člani Celovške zbornice in kranjskega deželnega odbora, ki so soglasno zagovarjali drugačne rešitve. Do takrat je za najbolj zaželen načrt veljala zveza Divača–Škofja Loka–Kranj–Karavanška gorska pregrada–Rož–Celovec.¹⁵ Pomemben vidik pri izbiri nove železniške povezave so na konferenci v Pragi poudarili tudi visoki predstavniki dežele Kranjske in njene trgovske zbornice. Interese prve je zastopal svetnik Ivan Murnik, druge pa industrialec Andrej Gassner. Soglasno sta potrdila interese dežele, ki je bila nenaklonjena predilskemu in bohinjskemu načrtu, na prvo mesto pa sta postavila načrt med Škofjo Loko in Divačo. Kot je na konferenci poudaril Gassner, naj bi t. i. škofjeloški načrt podpirala večina prebivalstva Kranjske.¹⁶ Seveda je stališče popolnoma razumljivo, saj bi ob pravem načrtovanju ta povezava precej koristila krajem in industriji v tej deželi. Kljub dokaj jasnemu stališču glede nove povezave sta v primeru, da se škofjeloška proga ne bi zgradila, prednost dala bohinjski in ne predilski trasi. Na konferenci, ki ji je predsedoval grof Schönborn, je bil prisoten tudi kasnejši trgovinski minister dr. Fort, ki je poudaril, da bo gradnja novih prog stala na stotine milijonov ter da zaradi tega izvoz ne bo pridobil ničesar bistvenega. Prav tako je kritiko namenil diferencialnim tarifam v korist tržaškega pristanišča, kar naj bi slabilo gospodarstvo. Izrazil je tudi dvom v bistvene spremembe, ki bi jih prinesla izgradnja nove in precej drage železniške povezave.

Praška železniška konferenca je dokazala veliko zainteresiranost udeležениh za izgradnjo nove pomembne železniške prometnice. Vladi je dala močan signal, da mora pri načrtovanju upoštevati številne interese, predloge in ovire, ki so jih postavile razvite avstrijske in češke dežele, njihova trgovinska združenja in gradbeni strokovnjaki. Prav zaradi vseh naštetih razlogov je vlada naročila študijo, ki bi bila predložena v parlamentu kot dodatek k vladnemu programu o gradnji nove proge. Obdelanih je bilo več različic o gradnji povezave čez Ture in zveze med Koroško in Trstom. Študija je jasno pokazala, da predilski načrt najmanj ustreza zahtevam o novi povezavi, saj bi bili stroški gradnje najvišji, predori najdaljši, višinska razlika med izhodom iz predora in dolino pa precej težavna. Dokončen žebelj v krsto vsem različicam predelskega načrta pa je zabil sam cesar Franc Jožef, ko je tržaškim gospodarstvenikom

¹⁵ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 219.

¹⁶ Prav tam, str. 221.

obrazložil, da bi bila lahko proga ob meji z Italijo izpostavljena vojaškim provokacijam ali celo napadom.¹⁷ Popolnoma drugače je bilo s škofjeloško različico, ki naj bi povezala poljedelsko in obrtno relativno razvita področja ter omogočala navezavo na rudarsko razvito Idrijo. Načrt je imel izjemno podporo pri kranjskih veljaki in trgovinski zbornici, ki so svoje prepričanje dokazovali s statistiko, da ima tržaško pristanišče od Kranjske in Primorske z naskokom največjo predajo blaga v tonah. Kljub temu pa je imel načrt tudi svoje slabše strani, saj bi proga od Škofje Loke proti Divači potekala po precej neobljudenih predelih in zgolj delno koristila lokalnemu prometu. Pomemben dejavnik je bila tudi konfiguracija terena, ki je na območju Poljanske doline, vmesnih hribov in Hrušice še posebno razgiban. Težavna pa bi bila tudi priključitev proge na železnico po dolini reke Glinščice, ki je potekala od postaje Hrpelje–Kozina do tržaške postaje Campo Marzio. Proga, na mestu katere danes poteka turistična kolesarska steza, je imela nekatere značilnosti, ki nikakor niso ustrezale namembnosti hitre povezave Trsta s srednjo Evropo. Težave bi predstavljal predvsem 33-promilski padec proge, ki je onemogočal hitrost, višjo od 30 km/h. To je bilo tudi za takratne razmere bistveno prepočasno.¹⁸ Četudi odmislimo ta težavni del, bi proga imela veliko vzponov in spustov (predvidevani so bili trije prelazi¹⁹) in zaradi tega zahtevala vleko dveh parnih lokomotiv. Za vzdrževanje večjega števila vlečnih vozil bi morali na precej odmaknjenih območjih graditi vso potrebno vzdrževalno infrastrukturo. Ne glede na našete pomanjkljivosti pa je bila prav ta različica dolgo med najbolj priljubljenimi alternativami za drugo povezavo s tržaškim pristaniščem. Če so bila izhodišča kranjskih trgovskih in političnih krogov popolnoma razumljiva, pa je za ostale zagovornike zagotovo veliko vlogo odigrala cena, ki je bila precej nižja od načrtovanih stroškov bohinjske in mangartske oz. predilske različice. Predvideni stroški gradnje naj ne bi presegli 40 milijonov kron, a vprašanje, kakšne stroške bi prinesla realizacija z vsemi naštetimi pomanjkljivostmi, ostaja.

¹⁷ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 29.

¹⁸ Prav tam, str. 30.

¹⁹ Prav tam.

Prispelo v Trst oz. odpremljeno iz Trsta iz in na	Po državni železnici ton			Po južni železnici ton		
	oddaja	predaja	skupaj	oddaja	predaja	skupaj
Primorsko in Kranjsko	107 011	56 713	163 724	205 240	111 817	317 057
Koroško	42 016	7 840	49 856	21 116	3 987	25 103
Štajersko	13 381	6 753	20 134	80 725	40 703	121 428
Nižje in Gornje Avstrijsko	7 533	21 345	28 878	48 832	126 025	174 857
Salzburško in Tirolsko	2 861	13 907	16 768	5 114	17 682	22 796
Češko	21 175	18 962	40 137	48 246	31 064	79 310
Moravsko-Slezijo	1 211	925	2 136	125 845	23 746	149 591
Galicijo in Bukovino	648	271	919	7 834	16 049	23 883
Ogrsko	124	4 947	5 071	115 238	64 861	180 119
Bosno in Hercegovino	96	530	626	9 488	3 195	12 683

Razpredelnica prikazuje izvor in cilj tovora v tržaškem pristanišču glede na predele Avstro-Ogrske monarhije in dokazuje, da je imelo za pristanišče največji pomen blago iz Primorske in Kranjske (vir: Zgodovina železnic na Slovenskem, str. 228).

5. BOHINJSKI NAČRT IN NJEGOVA VKLJUČITEV V ČEZALPSKO POVEZAVO

Različni pogledi na povezavo s Trstom in vladna odločitev za bohinjsko traso, ki je bila povod za kasnejšo praško konferenco, je poleg interesa razgalila tudi nasprotujoče težnje različnih interesnih skupin in združenj. Različni pogledi na izgradnjo so botrovali precejšnjemu zamiku, ki tržaškemu pristanišču, v smislu koraka naprej pri pridobitvi nove prometne žile, ni ravno koristil. Nasprotovanje bohinjski trasi ni bilo povezano zgolj z željo po pritegnitvi železnice v kraje, kjer bi koristila lokalnemu gospodarstvu, kar so poudarjali predvsem na Kranjskem, in najhitrejši povezavi s Trstom, ki so si je najbolj želeli češki industrialci (zato so vneto zagovarjali traso z dolгим predorom iz Bistrice na Koroško Belo), temveč tudi s tehtnimi pomisleki gradbenikov in inženirjev. Največjo težavo je predstavljal težaven teren in gradnja predora pod verigo Julijskih Alp med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom ter precej nestabilen teren v Baški grapi, kjer bi bila gradnja železnice močno omejena s širino doline in izgradnjo številnih mostov. Koristnost v gospodarskem smislu bi od nje imela predvsem jeseniška železarska in bohinjska lesna industrija, medtem ko je iz vidika dežele Kranjske zagotovo pomenila odvrčanje prometa od njenega glavnega mesta.²⁰

Kaj je torej mnenje odločilnih krogov prineslo na stran bohinjske različice? Razlogov je bilo več in prav vsak kamenček v mozaiku je doprinesel k izgradnji takšne trase, kakršno poznamo danes. Čeprav sta bili kot splošno sprejeti »favoritini« loška in predilsko-mangartska različica propagirani v časopisih, letakih in brošurah,²¹ je na prvo mesto bohinjsko traso potisnilo mnenje novoustanovljenega avstrijskega železniškega ministrstva in vojaških krogov. Na stran bohinjskega predloga je kasneje prestopil tudi češki deželni odbor, ki je že na samem začetku veljal za enega glavnih interesentov za novo povezavo s Trstom. Prav ta organ je v primeru nove proge zahteval, da se od Gorice do Trsta nujno gradi nova proga, popolnoma neodvisna od železnice, ki je tedaj spadala pod okrilje konkurenčne družbe Südbahn.²² Tako je bohinjska različica postala nekakšen kompromis med loško in predilsko traso in bila kasneje zgrajena kljub pomislekom geologov in gradbenih strokovnjakov.

Zasluge, da je načrt bohinjske proge pridobil veljavo, lahko vsekakor pripišemo tudi furlanskemu gradbeniku Giacomu Ceconiju, ki je dal na lastne stroške izdelati načrt nove trase.

²⁰ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 228.

²¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 18.

²² Prav tam.

Projekta se je lahko lotil predvsem zato, ker je imel s težkimi gradnjami v gorskem svetu že veliko izkušenj. Njegovo podjetje se je namreč ukvarjalo z gradnjo najzapletenejših prometnih povezav v Alpah, med katerimi najbolj izstopa železniški predor Arlberg, katerega dolžina presega 10 km.²³ Pri tem je bilo zelo pomembno, da je že na začetku upošteval priporočila vojaških krogov, ki so »pokopali« mangartski načrt. Trasa skozi današnji predor Karavanke, preko Jesenic, bohinjske doline, skozi bohinjski predor in preko Baške grape ter Soške doline je bila njegova zamisel. Z odobravanjem tržaških gospodarskih krogov, vojaško ustreznostjo in odobritvijo ministrstva za trgovino na Dunaju je bil projekt priznan kot najboljša možnost za povezavo tržaškega pristanišča in srednje Evrope.

Sam načrt pa ni bil odvisen le od gradbene ustreznosti, saj je bil vključen v širši projekt povezave industrijsko izjemno razvite Češke in zgornjeavstrijskih dežel s Trstom. Tako imenovani "Alpenbahnenprogramm" je imel izjemen strateški pomen, zato je bil odvisen od razprave v dunajskem parlamentu. Razprave so potekale od februarja 1901 pa vse do 1. junija istega leta, ko so sprejeli t. i. »zakon o Transalpini«, ki je dokončno potrdil gradnjo nove pomembne železniške žile.²⁴ Načrt, ki je vključeval Pyhrnsko (nem. Pyhrnbahn), Tursko (nem. Tauernbahn) in Karavanško-Bohinjsko progo (nem. Wocheinerbahn), je pomenil 25–40 % skrajšano povezavo zgornjeavstrijskih dežel z največjim pristaniščem monarhije.²⁵ Skupna dolžina novo načrtovanih gorskih prog je bila več kot 330 km.

Predvidena trasa nove prometne transverzale, ki je potekala iz južne Češke, preko Gornje Avstrije do Trsta je bila razdeljena na naslednje odseke:

- ODSEK JUŽNA ČEŠKA–GORNJA AVSTRIJA (Češke Budejovice–Linz)

Začetek nove povezave sega vse do južnih predelov Češke, kjer je navezava na prvi novozgrajeni odsek potekal po že zgrajeni progi med češkim mestom Češke Budejovice (nem. Budweis) in prestolnico Zgornje Avstrije, Linzem. Železnica, ki jo je bilo treba za potrebe večjega prometa popolnoma prenoviti, je v osnovi sledila eni prvih železniških prog na ozemlju Avstrijskega cesarstva.²⁶ Železnica v grobem poteka od Čeških Budejovic, kjer

²³ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 31.

²⁴ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 31.

²⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 7.

²⁶ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 35.

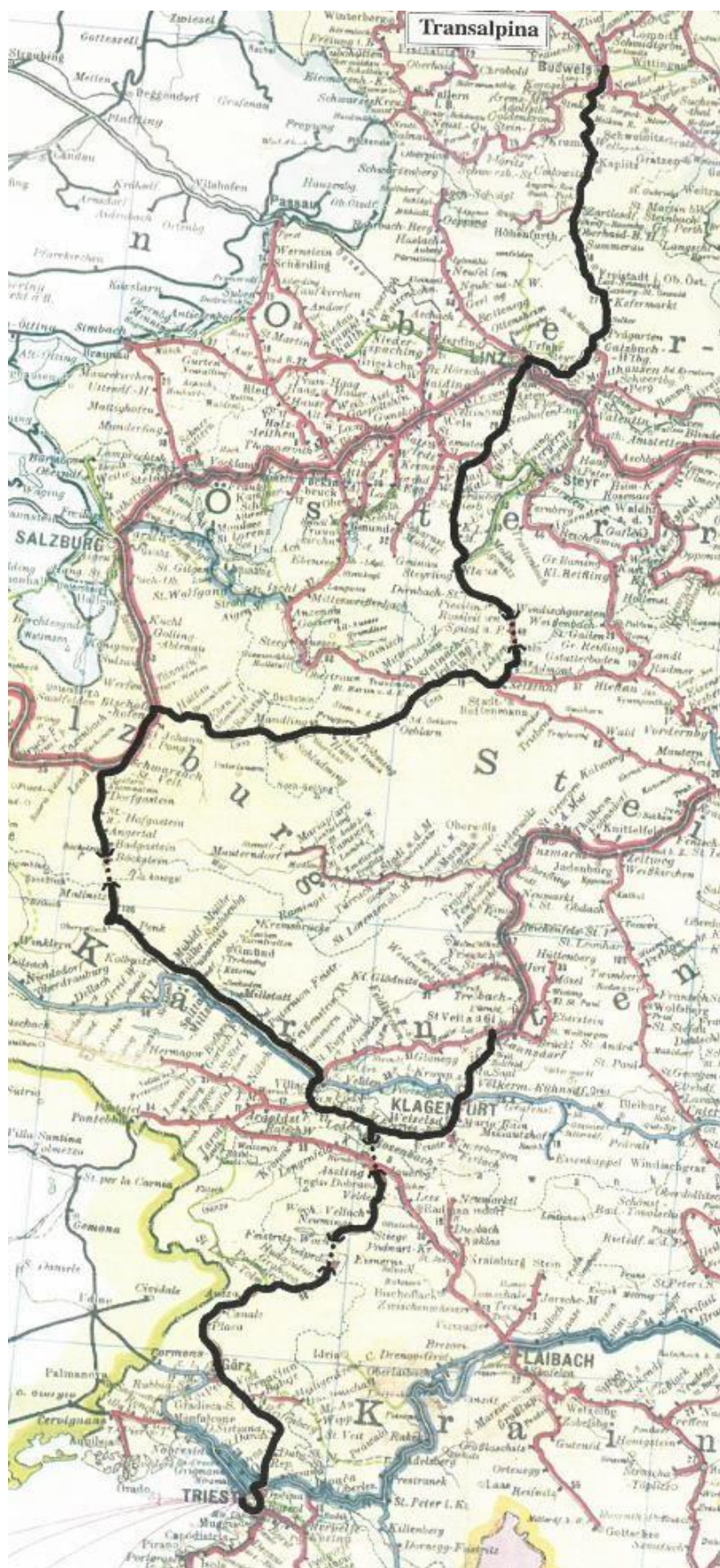
se nato dvigne do kraja Horni Dvorište, na nadmorsko višino 651 metrov, nato pa se nadaljuje do avstrijskega obmejnega mesta Summerau in ob Donavi do Linza.

- PHYRNSKA PROGA (Linz–Selztahl)

Phyrnska proga velja za prvi težji odsek, ki ga je bilo treba zgraditi na novi povezavi s Trstom. Težavo je predstavljalo prečenje alpske pregrade na območju Phyrnskega prelaza. Čeprav je mesto Linz že imelo nekatere povezave proti jugu, so te morali popolnoma prenoviti in podaljšati preko težavnega gorskega območja Ennstalskih Alp (nem. Ennstaler Alpen). Za kakšno težavnost gre, nedvomno dokazuje tudi podatek, da je najvišjo točko novozgrajeni odsek dosegel na 726 metrih nadmorske višine v enem izmed sedmih predorov. Atraktivnost odseka dopolnjuje kar 17 mostov in viaduktov. Gradnja Pyhrnske proge je potekala v treh fazah, največji zalogaj pa je predstavljala gradnja 4766 metrov dolgega predora Bosruck. Gradbeniki so imeli pri njegovi gradnji precej težav, saj je na gradbišče predora vdrla voda, zaradi česar so bila dela zaustavljena za celih sedem mesecev.²⁷ Kot zadnji je bil 20. julija 1907 dograjen odcep proge pri Selzthalu, ki je predstavljal navezavo na progo po dolini reke Enns (t. i. Ennstalbahn).²⁸

²⁷ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 8.

²⁸ <https://de.wikipedia.org/wiki/Pyhrnbahn> (Vpogled: 17. 2. 2018).



Shema vseh železniških prog, ki so tvorile novo železniško povezavo s Trstom (Transalpina-Bohinjska proga, str. 32).

- SELZTHAL–BISCHOFSHOFEN–SCHWARZACH IM PONGAU

Do naslednje večje ovire, Turske proge, je sledila navezava na nekatere že obstoječe odseke. Trasa, ki je povezala štajersko mesto Selzthal in Bischofshofen na salzburškem, je bila zgrajena že leta 1875 in poteka po dolini reke Enns. Povezava, ki je v tem času veljala za avstrijsko vzhodno-zahodno transverzalo, je povezala Tirolsko z Dunajem. Proga, čeprav poteka v osrčju Ennstalskih Alp, nima značilnosti prave gorske proge, je tudi danes, tako kot v tistem času, izjemno pomembna železniška žila. Končna postaja, kjer se je Transalpina navezala na naslednjo že zgrajeno progo, je Bischofshofen. Okoli 15 kilometrov dolg odsek, ki je bil zgrajen istega leta kot proga skozi dolino reke Enns, je sicer sodil na t. i. Giselabahn, ki povezuje Salzburg in Innsbruck.²⁹ Postaja, na kateri se Transalpina obrne proti jugu, je Schwarzach St. Veit, kjer se začne drugi veliki podvig železniškega gorskega gradbeništva na obravnavani trasi, Turska proga.

- TURSKA PROGA:

Proga, ki poteka čez pogorje Visokih Tur, je zagotovo eden najtežjih, če ne celo najtežji odsek Transalpine, kar dokazuje tudi letnica, kdaj so progo dokončali. Promet je po njej stekel šele 7. julija 1909, kar pomeni nekajletni zamik glede na ostale dele nove transverzale. Časovnemu zamiku pri gradnji pa ni botrovala zgolj težavnost, temveč tudi prednost, ki so jo snovalci namenili ostalim progam. Novozgrajeni odseki so lahko, zaradi navezave na predhodno zgrajeno Rudolfovo železnico, tudi brez turske proge tvorili popolnoma solidno čezalpsko povezavo.³⁰ Traso, ki se je do danes že nekoliko spremenila, bom opisal v njeni prvotni obliki, kasneje pa se bom osredotočil tudi na obnovljene in opuščene odseke.

Še danes impresivno speljana železnica, ki najprej poteka po dolini Gastein (nem. Gasteinertal), se že na začetku začne vzpenjati na vzponih, ki pogosto presegajo nagib 20 promilov. Ko se železnica pri kraju Böckstein povzpne na višino 1171 metrov nadmorske višine, proga zapelje v Turski predor (nem. Tauerntunnel), katerega dolžina je 8550 metrov. Tu proga doseže tudi najvišjo nadmorsko višino 1182 metrov, ki je hkrati tudi najvišja točka celotne Transalpine. Kasneje se železnica nekoliko spusti, čemur sledi konkreten spust, ki se zaključi v dolini reke Möll (nem. Möltall). Tu se je priključila trasi proge, ki je

²⁹ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 37.

³⁰ Prav tam.

povezovala Maribor s Fortezzo na današnjem Južnem Tirolskem.³¹ Železnica, ki je bila v lasti družbe Südbahn, je na tem območju 4 kilometre potekala vzporedno s Tursko progo in, tako kot slednja, pripeljala na postajo Spittal-Milstättersee na avstrijskem Koroškem.³²

Gostota prometa in povečana prometna pomembnost je v naslednjih letih narekovala nove izboljšave in nadgradnje, tako da se je Turska proga iz leta v leto izboljševala. Že leta 1935 so jo popolnoma elektrificirali, pokazala pa se je tudi potreba po izgradnji drugega tira, ki bi znatno izboljšal pretočnost prezasedene železniške žile.³³ Dela, ki niso predvidevala zgolj izgradnje drugega tira, temveč ponekod tudi popolnoma novo traso, so se začela leta 1969.³⁴ Na južni, koroški strani, je danes proga v celoti dvotirna, nekateri nekdanji atraktivni odseki pa so popolnoma opuščeni. Nekoliko drugačna je zgodba na severni strani, kjer proga na treh krajših odsekih še danes ni dvotirna. Največjo težavo je predstavljala gradnja dvotirnega viadukta Angerschluht, kjer se je zapletlo pri preizkusu ekološke sprejemljivosti. Zaradi tega so bila dela ustavljena, promet pa je tekel po starem viaduktu do leta 2015, ko je bila sprejeta odločitev o dokončanju novega.³⁵ Usoda starega je bila dolgo negotova, a so ga leta 2017 vseeno uvrstili na listo objektov pod spomeniškim varstvom.³⁶

- ODSEK SPITTAL AN DER DRAU–BELJAK:

Za ta del je bila predvidena navezava na 40-kilometrski odsek obstoječe proge, ki je povezovala Južno Tirolsko mesto Fortezza (nem. Franzenfeste) z Mariborom.

³¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 8.

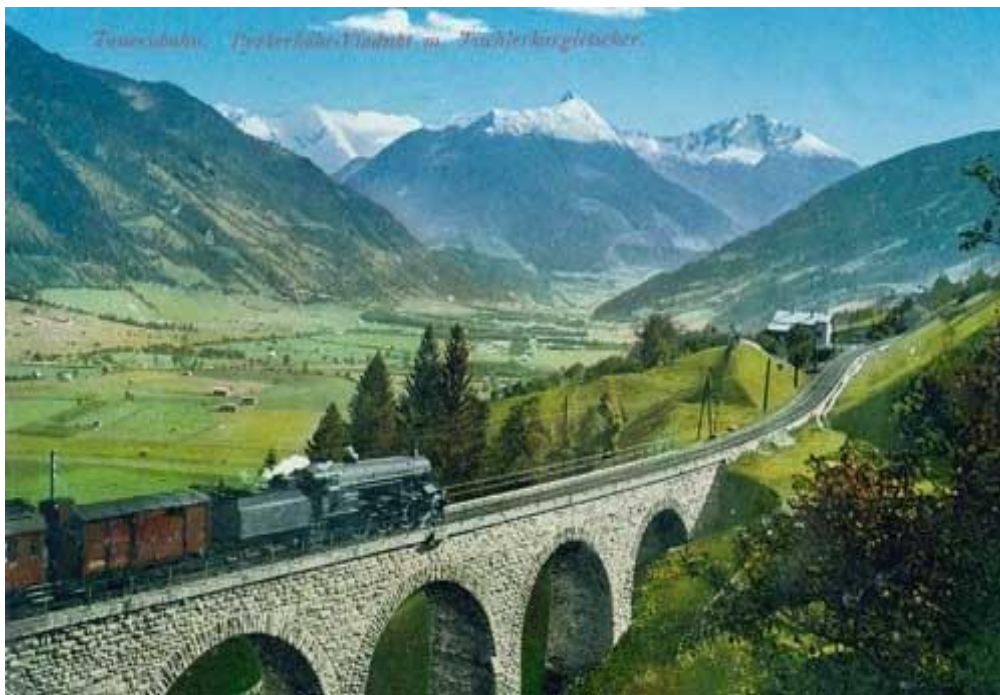
³² Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 37.

³³ Prav tam.

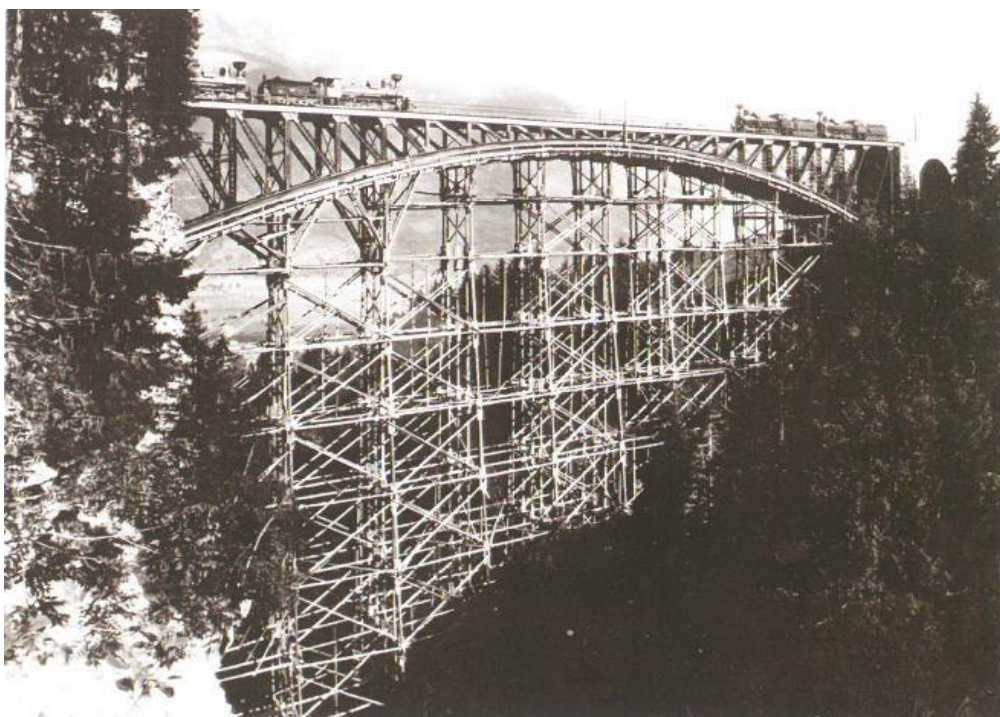
³⁴ <https://de.wikipedia.org/wiki/Tauernbahn> (Vpogled: 27. 2. 2018).

³⁵ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/schwarzachstveit/genehmigung2/bescheid.pdf> (Vpogled: 27. 2. 2018).

³⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_denkmalgesch%C3%BCtzten_Objekte_in_Bad_Hofgastein (Vpogled: 27. 2. 2018).



Viadukt Pyrker na razglednici Turske železnice (vir: <http://lok-magazin.de/leseprobe/100-jahre-tauernbahn>).



Fotografija gradnje starega viadukta Angerschlucht na Turski progi leta 1905 (vir: Transalpina - Bohinjska proga, str. 36).

- KARAVANŠKA PROGA S PREDOROM:

Karavanška proga je ime celotne povezave med največjima koroškima mestoma, Celovcem in Beljakom, ter Področco (nem. Rosenbach), kjer se progi združita in vodita proti jugu. Dolžina povezave med Celovcem in Jesenicami je 44 kilometrov, ob gradnji pa je bila razdeljena na tri gradbene odseke: Celovec–Področca, Karavanški predor in kratek odsek Hrušica–Jesenice. Najtrši oreh tega predela je bilo prečkanje gorske verige Karavank, kar so elegantno rešili z gradnjo Karavanškega predora. Celotna trasa ima obliko črke Y, saj povezavo tvorita dva kraka, iz Celovca in Beljaka, ki se pri Področci združita v eno progo, ki vodi do znamenitega karavanškega predora. Pomembnost obeh krakov je bil v začetnem obdobju precej enakovreden, čeprav je bil odsek Področca–Beljak označen za stranskega.³⁷ Kljub temu pa sta imela oba svojo funkcijo, saj je imel celovski naloge povezati Trst z Dunajem, beljaški pa preko Salzburga povezati največje pristanišče monarhije z južnimi predeli Nemčije.³⁸

30 kilometrov dolg celovski krak, izvajalec del je bilo podjetje Doderer z Dunaja, so začeli graditi jeseni leta 1903, dokončan pa je bil 31. maja 1906.³⁹ Celovško železniško postajo, ki je ležala na železniški povezavi Maribor–Fortezza (nem. Franzensfeste), so zaradi prometnih potreb razširili leta 1904. Glavno mesto Koroške je tako postalo križišče državnih železnic (natančneje povezave Šentvid ob Glini–Jesenice) in zasebne konkurenčne družbe Südbahn, ki je upravljala progo Maribor–Fortezza. Nekoliko krajši beljaški krak, dolg 22 kilometrov, se vije po ravninskem delu doline Rož (nem. Rosental), zgradilo pa ga je podjetje Chierici & Picha.⁴⁰ Kljub enakovredni prometni pomembnosti v začetnih obdobjih pa je po letu 1918 in ukinitvi železniške družbe Südbahn postal pomembnejši beljaški krak. Povezava Celovca s Področco je pomembnost začela izgubljati predvsem zaradi preusmeritve prometa na novo traso, ki je povezala Šentvid ob Glini (nem. St. Veit an der Glan), Celovec in Beljak. Padec pomembnosti se je pokazal tudi leta 1955, ko je bil krak Področca–Beljak elektrificiran, Področca–Celovec pa ne.⁴¹ Elektrificirani odsek je danes sestavni del povezave, ki s Tursko progo tvori pomemben del avstrijskega železniškega omrežja.

³⁷ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 40.

³⁸ Prav tam.

³⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 19.

⁴⁰ Prav tam.

⁴¹ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 41.



Vlak na železniški postaji Področca (nem. Rosenbach) ob otvoritvi karavanške železnice, 30. septembra 1906 (vir: upload.wikimedia.org/wikipedia/de/4/45/Karawankenbahn_1906.jpg).

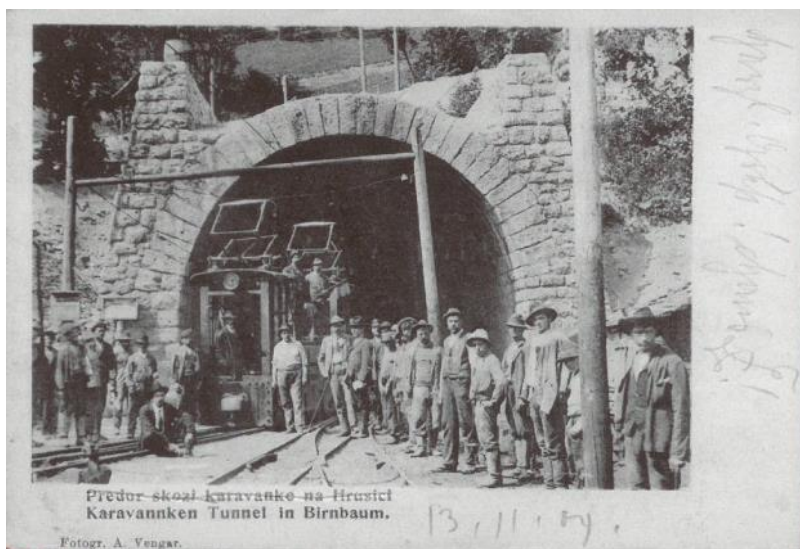
Za prečenje obsežnega alpskega masiva Karavank, kar je predstavljalo enega večjih izzivov pri gradnji čezalpske transverzale, je bilo treba uporabiti celotno razpoložljivo gradbeno znanje, ki ga je premogla takratna avstrijska gradbena stroka. Geološke raziskave, ki so določile traso oziroma lego predora, so potekale pod vodstvom dr. Tellerja in dr. Kocha.⁴² 7976 m dolg predor, ki še danes povezuje slovenske in avstrijske dežele, je za 1640 metrov daljši od najdaljšega slovenskega predora med Bohinjsko Bistrico in Podbrdom na bohinjski železnici. Prav zato, ker karavanški predor v celoti ne leži na slovenskem ozemlju, ga ne moremo šteti za najdaljši železniški predor pri nas.

Tako obsežna in težka gradnja seveda zahteva tudi resne priprave, ki so se v tem primeru začele že poleti leta 1900. Tako kot pri bohinjskem predoru, ki ga bom obravnaval v nadaljevanju diplomskega dela, so tudi pri karavanškem zgradili mrežo ozkotirnih oskrbovalnih prog, katerih dolžina naj bi presegala 7 kilometrov.⁴³ S takšnimi gradnjami so si gradbeniki olajšali dovoz gradbenega materiala. Za potrebe gradnje so največje količine materiala pridobili iz gramoznice ob Savi in kamnoloma pod vrhom Mirce nad Jesenicami. Prav v njem so pridobivali rdeči

⁴² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 23.

⁴³ Prav tam.

marmor (t. i. trbiška breča), ki so ga kasneje uporabili pri gradnji predora.⁴⁴ Na severni strani predora so z vrtanjem začeli 21. junija leta 1901, na južni strani pa mesec kasneje, torej eno leto po začetku pripravljalnih del.⁴⁵ Vrtanje je najprej potekalo ročno, a so ga v kratkem nadomestili s strojnim vrtanjem z električnimi vrtalnimi stroji znamke Siemens.⁴⁶ V ta namen je bila v Vintgarju zgrajena elektrarna, ki je zagotavljala ustrezno količino električne energije.⁴⁷ Proga se tako s severne kot južne strani vzpenja do središča predora, kjer doseže nadmorsko višino 637 metrov. Razlog za blag vzpon iz obeh strani je bil nujen, saj je zaradi takšne konfiguracije voda lažje odtekala iz predora.⁴⁸ Predor, ki je bil prebit 17. 5. 1905, so dokončali 1. septembra leto kasneje. Veliko časa in materiala je zahtevalo utrjevanje in obzidava predora. Za to naj bi potrebovali približno 70.000 kubičnih metrov kamenja, ki so ga pridobili iz kamnolomov v Škofji Loki, St. Ruprechtu v Beljaku, Mauthausnu pri Linzu, Milj pri Trstu in že omenjenega kamnoloma Mirca v bližini Jesenic.⁴⁹ Delo je bilo naporno, saj so morali kamnoseki 6 ton težke kamnite bloke obdelovati na prostem, tudi v mrzlih zimskih dneh. Dnevno so porabili do 165 kubičnih metrov takšnih blokov. Do preboja je težavo predstavljalo tudi dovažanje gradbenega materiala na severno stran predora, kasneje, po vzpostavitvi povezave med severno in južno stranjo gradbišča, pa so v ta namen začeli uporabljati novozgrajeno ozkotirno železnico. Zahtevna gradbena dela je opravilo gradbeno podjetje Ed. Gross in comp. z Dunaja.⁵⁰



Električna ozkotirna železniška proga, ki so jo uporabljali za oskrbovanje gradbišča karavanškega predora z gradbenim materialom (vir: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah, str. 475).

⁴⁴ <http://www.hribi.net/gora/mirca/11/2472> (Vpogled: 25. 7. 2018).

⁴⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 23.

⁴⁶ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 50.

⁴⁷ Prav tam.

⁴⁸ Prav tam.

⁴⁹ Prav tam, str. 52.

Pri gradnji karavanškega predora je sodelovalo več kot 3100 delavcev, od katerih je naporno delo v predoru opravljalo približno 1300.⁵¹ Žal pri gradnji ni šlo brez smrtnih žrtev in nesreč, kar se je v takratnem času pri podobnih gradnjah pogosto dogajalo. Največjo težavo pri delu je predstavljala vsebnost metana, ki je prihajal iz notranjosti prebitih gora. Kljub previdnosti pa je nesreča s prižgano svetilko in posledično eksplozijo leta 1904 terjala 15 smrtnih žrtev.⁵² Naslednjo težavo so predstavljali pritiski hribine, ki so bili tako veliki, da so zaradi tega pokali podporni leseni stebri in krivile jeklene ojačitve. Posledica takšnih pritiskov je bil tudi podor obzidanega dela predora 22. marca 1906.⁵³ Podobno, kot kasneje pri gradnji bohinjskega predora, so preglavice povzročali tudi vdori vode v predorsko cev. Za preprečitev poplav so uporabili električne črpalke, premične stene in celo betonski jez z zapornico. Kakšne težave je povzročala voda, pove tudi podatek, da so zadnjih 762 metrov predora vrtali od julija 1904 do maja 1905.⁵⁴

Predor je bil dokončan 1. septembra 1906, prvi redni vlak pa je skozi pripeljal 30. septembra istega leta. Gradbeni stroški so bili zelo visoki in so celo presegli že tako visoke predvidene vsote, namenjene gradnji povezave pod Karavankami.⁵⁵ Že na začetku je bil predor dvotiren, a se je stanje zaradi zanimivih zgodovinskih dogodkov v 20. stoletju pogosto spreminjalo. Večkrat se je, glede na politične okoliščine, izmenjeval enotirni in dvotirni promet skozenj. Od leta 1977 je predor stalno dvotiren in še dandanes predstavlja eno najpomembnejših železniških povezav Slovenije z zahodno Evropo. Kot zanimivost naj omenim tudi način prezračevanja, ki je bil v času parne vleke v predorih izredno pomemben. To bom v nadaljevanju diplomskega dela obravnaval tudi pri objektu na trasi bohinjske železnice. Zaradi same dolžine in težavne lege predora so na avstrijski strani namestili puhalo, ki je po ceveh potiskalo svež zrak v predor. Čeprav so bile reže za vpihovanje zraka v vsaki drugi niši, niso zadostovale za zadostno prezračevanje predorske cevi. Po koncu 1. svetovne vojne in razmejitvi so prezračevalne cevi opustili in jih leta 1927 tudi demontirali. Neuspešno prezračevanje so takrat nadomestili kar z letalskim propelerjem, s premerom 2,7 metra in močjo 115 kW.⁵⁶ Kljub zanimivemu alternativnemu inženirskemu poskusu pa se tudi takšen način ni obnesel, težave z zračenjem predora pa so postale preteklost šele z uvedbo električne vleke leta 1957.⁵⁷ Ker predor

⁵¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 25.

⁵² Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 50.

⁵³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 25.

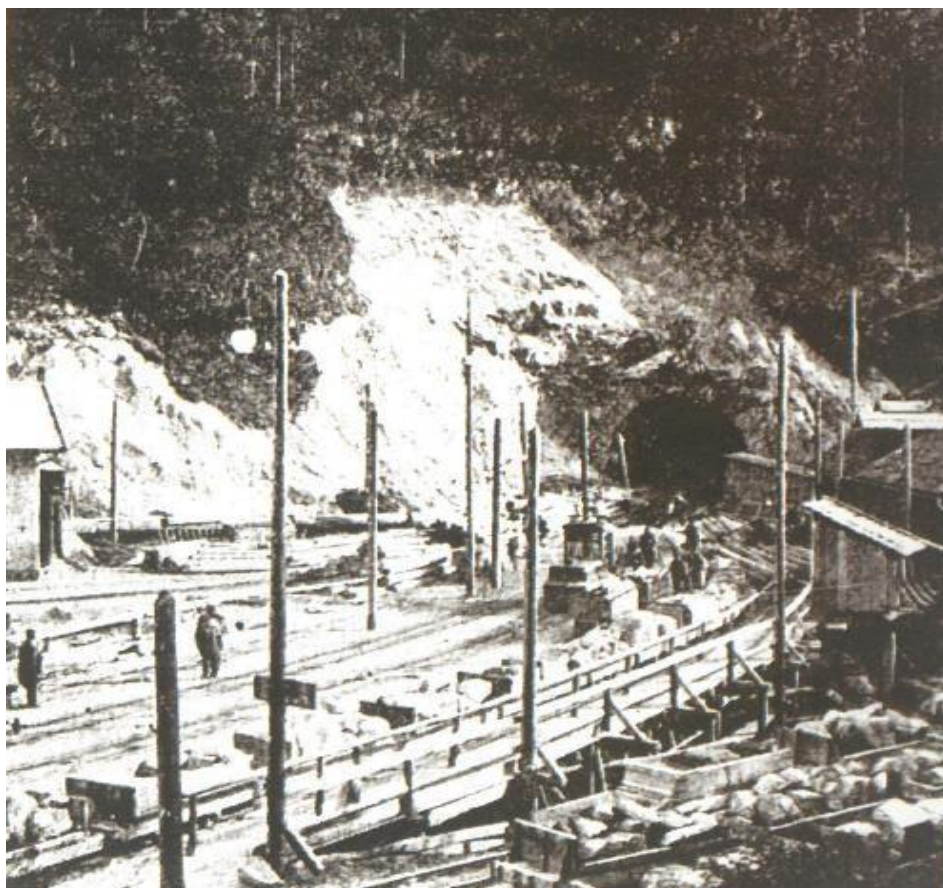
⁵⁴ Prav tam.

⁵⁵ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 52.

⁵⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 28.

⁵⁷ Prav tam, str. 27.

zagotavlja preprosto in hitro povezavo z Avstrijo, so bile nekaj časa žive tudi pobude o uvedbi avtovlaka, kakršnega poznamo na primeru 8371 metrov dolgega turskega predora (nem. Tauerntunnel).⁵⁸ Čeprav se to ni uresničilo, smo Slovenci avtovlak dobili na bohinjski železnici.



Gradnja severnega portala predora Karavanke skozi objektiv inženirja Hansa Pfannerja (vir: Transalpina - Bohinjska proga, str. 49).

⁵⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 28.

6. BOHINJSKA PROGA IN NJENE ZNAČILNOSTI

Zadnji del t. i. projekta »Alpenbahnen programm« je predstavljala gradnja železniške povezave med Jesenicami, preko Gorice do Trsta. »Wocheinerbahn«, torej železnica, poimenovana po nemškem imenu za Bohinj (nem. Wochein), ki jo danes poznamo kot bohinjsko železnico, predstavlja enega največjih gradbenih dosežkov celotne povezave z največjim pristaniščem nekdanje monarhije.⁵⁹ Poimenovanje proge je nekoliko težko opredeliti, saj nekateri menijo, da je naziv Bohinjska proga primerno zgolj za odsek med Jesenicami in Novo Gorico (takratno goriško postajo Görz Staatsbahnhof). Nekoliko zmede v poimenovanje so vnesli Italijani, saj so progo poimenovali kar »Transalpina«, kar pa je problematično, saj to poimenovanje ustreza celotni železniški povezavi med južno Česko in Trstom.⁶⁰ Stvar nekoliko zaplete še neuradno poimenovanje odseka med Gorico in Trstom, ki so jo nekateri imenovali Kraška proga (nem. Karstbahn), kar pa nikakor ni potrjeno poimenovanje.⁶¹ Kakor koli že, trasa bohinjske proge, ki se bo v nadaljevanju diplomskega dela omenjala pod tem nazivom, je bila zagotovo težavna iz več vidikov. Gre namreč za kompromisno različico, ki je bila izbrana zaradi takšne ali drugačne neustreznosti predelskega in škofjeloškega načrta.⁶² Kljub temu pa tudi trasa slednje nikakor ni bila popolna. Nad njenim načrtom so negodovali predvsem inženirji in geologi, saj poteka po nekaterih geološko nestabilnih in gradbeno problematičnih odsekih.⁶³ Veliko vlogo pri izbiri in uresničitvi bohinjskega načrta je imela, poleg nekaterih večjih pomanjkljivosti ostalih načrtov, tudi vojaška ustreznost, ki so jo odobrili visoki vojaški krogi Avstro-Ogrske monarhije. Čeprav so imeli gradbeniki glede zahtevnosti same gradnje in velikih gradbenih stroškov, ki bi jih težavnost terena lahko prinesla, prav, pa je načrt, ki ga je izoblikoval že inženir Ceconi, obveljal.

⁵⁹ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 53.

⁶⁰ Prav tam.

⁶¹ Prav tam.

⁶² Prav tam.

⁶³ Prav tam.



Stara jeseniška železniška postaja - začetek bohinjske železnice (vir: Transalpina - Bohinjska proga, str. 55).

Tudi po izbiri trase je prihajalo do različnih težav. Vladajoči krogi so se namreč trudili zmanjšati stroške že v začetni fazi, tako da je bila v načrtu zgolj gradnja enotirne proge z večjo koncentracijo postaj. To naj bi omogočalo redno križanje vlakov na manjših razdaljah, saj je bila izgradnja dvotirne proge načrtovana le v Bohinjskem predoru.⁶⁴ Kljub temu pa že sama konfiguracija proge dokazuje, da kljub varčevanju na določenih področjih gradnja nikakor ni mogla biti poceni. Samo nekateri osnovni podatki o železnici nam pokažejo, za kako zahtevno gradnjo in inženirsko mojstrstvo je pri bohinjski železnici šlo. Če se omejimo zgolj na odsek med Jesenicami in Novo Gorico, obravnavamo progo v dolžini 89 kilometrov. Jeseniška postaja, ki se nahaja na nadmorski višini 573 metrov, leži zgolj 3 metre pod najvišjo točko celotne trase. V nadaljevanju se železnica na gorenjski strani nekoliko spušča in se kasneje, v najdaljšem slovenskem predoru, dvigne na 534 metrov. Od tu do goriške postaje, ki je pod 100 metri nadmorske višine, sledi spust, ki na nekaterih mestih doseže celo 25 promilov.⁶⁵ Na tem odseku, ki predstavlja enega najbolj slikovitih delov slovenskega železniškega omrežja, je proga speljana skozi 28 predorov in 5 galerij, s skupno dolžino več kot 16 kilometrov, ter prečka 6 rek (Savo Dolinko, Savo Bohinjko, Radovno, Bačo, Idrijco in Sočo). Če upoštevamo vse premostitve potokov, rek in sotesk, je na trasi 65 mostov.⁶⁶

⁶⁴ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 53.

⁶⁵ Rustja, Karol. (1990). Proga predorov, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 28.

⁶⁶ Prav tam, str. 29.

Tudi del, ki je povezal Gorico in Trst, ni niti najmanj nezanimiv. Proga najprej prevozi predor pod samostanom v Kostanjevici in se nadaljuje ob današnji državni meji med Slovenijo in Italijo. Najslikovitejši del pa zagotovo predstavlja odsek, kjer se železnica vzpne na Kras. To se začne z blagim vzponom proti Braniku in nato nadaljuje po 25 promilov strmem vzponu, ki se v edinstveni kulisi slikovito vije preko viadukta pod gradom Rihemberk. Po kraški planoti se nato železnica usmeri proti Krepelj in preko Repentabora prečka današnjo slovensko-italijansko mejo. Od Krepelj do Trsta je proga speljana skozi 6 predorov in čez dva viadukta. Tudi na tem delu, ki seveda po atraktivnosti ne more konkurirati odseku med Jesenicami in Novo Gorico, železnica prebije kar 4608 metrov predorov.⁶⁷

Za uradni začetek del štejemo 1. junij 1901, čeprav naj bi se dela začela že leto prej. Dejansko so gradbena dela začeli že 20. septembra leta 1900 v Bohinjski Bistrici.⁶⁸ Odsek, ki danes leži na gorenjski strani Bohinjskega predora, je bil v času gradnje razdeljen na pet delovnih območij.⁶⁹ Pri gradnji so sodelovala tudi podjetja, ki so bila aktivno vključena v gradnjo karavanškega predora. Na že omenjenih petih delovnih sekcijah so delovala naslednja podjetja: Rella & Co, Madille & Co in podjetje Chierici & Picha z Dunajskega Novega mesta (nem. Wiener Neustadt).⁷⁰ Na celotnem odseku med Jesenicami in Bohinjsko Bistrico je bilo zaposlenih 2480 delavcev, pri čemer seveda nisem upošteval delavcev, ki so svoje delo opravljali pri gradnji Bohinjskega predora.⁷¹ Slednji je poglavje zase, zato zahteva posebno obravnavo. Kljub temu naj omenim, da je bilo pri njegovi gradnji zaposlenih še nadaljnjih 2000 delavcev, saj je predor predstavljal najobsežnejšo, nikakor pa ne najtežavnejšo, gradnjo na celotni trasi. Gorenjski odsek je bil od Jesenic do Bohinjske Bele na začetku načrtovan tako, kot je viden danes. Popolnoma drugače je bilo z njo od tod naprej. Po prvotnem načrtu naj bi proga, ki danes poteka po levem bregu Save Bohinjke, potekala po njenem desnem bregu, na katerega bi prišla več kot 75 metrov dolgega viadukta takoj za postajo Bohinjska Bela.⁷² Do spremenjene trase je privedla nestabilnost tal za gradnjo konstrukcije viadukta, zato so bili leta 1904 izdelani projekti nove trase po levem bregu, kjer proga poteka še danes.⁷³ Težavna je bila tudi izgradnja predora Obrne, saj poteka skozi plazovite plasti hribine. Ker so bili delavci časovno omejeni, rok za dokončanje je bil namreč 9 mesecev (od decembra leta 1904 do avgusta

⁶⁷ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 30.

⁶⁸ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 53.

⁶⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 31.

⁷⁰ Prav tam.

⁷¹ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 54.

⁷² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 31.

⁷³ Prav tam.

1905), so morali pri gradnji, poleg standardnega vkopa na obeh straneh hriba, začeti kopati tudi na dveh obrobni delih pobočja.⁷⁴ Precejšnjo oviro so predstavljali tudi vdori vode in krhek teren. Za kako težavno gradnjo je pri predoru šlo, dokazuje tudi delavsko naselje, ki je v tem času sprejelo kar 1200 delavcev.⁷⁵ Kljub nekaterim težavnim predelom so odsek Jesenice–Bohinjska Bistrica dokončali do oktobra 1905.⁷⁶

Ker bom gradnjo Bohinjskega predora obravnaval v posebnem poglavju, bom to zanimivo in obsežno gradbeno fazo preskočil, osredotočil pa se bom na splošne podatke o gradnji na odseku med Podbrdom in Gorico. Že v začetni fazi gre za težaven del, saj proga teče skozi plazovito in nestabilno območje Baške grape. Gre za fascinanten del avstrijskega železniškega gradbeništva na naših tleh, saj se na sorazmerno kratkem odseku izmenjujejo mostovi, viadukti in predori. Posledica takšnih gradbenih rešitev so bili naraščajoči stroški gradnje, saj so morali načrte večkrat spreminjati, kar je projekt močno podražilo. Če vsaj delno poznamo to, približno 30 kilometrov dolgo dolino reke Bače, kjer na zelo majhnem oziroma ozkem prostoru sobivajo cesta, železnica, reka in naselja, lahko ugotovimo, da je bilo projektiranje proge skozi dolino precej zahtevno. Pobočja spodnjih Bohinjskih gora in Cerkljanskega hribovja, ki se strmo dvigajo na obeh straneh reke, so pogosto težko prehodna in geološko nestabilna. Slednje se je najbolje pokazalo pri gradnji 937 metrov dolgega predora Bukovo, kjer je nestabilnost terena pri gradnji predstavljala velike težave. Pritiski zemeljskih mas so vsakih nekaj dni prekinili gradnjo, posledica tega pa je bila redna menjava lesenega podpornega ogrodja, saj se je to večkrat porušilo.⁷⁷ Čeprav predor najprej sploh ni bil predviden, pa so bile oktobra leta 1905, po njegovi vključitvi v načrte, zaradi težav med samo gradnjo, vse glasnejše pobude, da bi načrtovano traso popolnoma spremenili.⁷⁸ Na žalost delavcev in inženirjev ter na srečo kasnejših železniških navdušencev in raziskovalcev pa so traso ohranili, kar se je seveda poznalo pri času in ceni gradnje. Za kako težavno gradnjo je šlo, nam veliko pove dejstvo, da so zaradi podora in sanacije 11 metrov predora prestavili celo otvoritev nove železnice. Poleg tega je zanimiv tudi podatek, da je bila cena na meter proge skozi predor Bukovo kar 40 odstotkov višja kot cena metra proge v bohinjskem predoru, ki je več kot 5 kilometrov daljši.⁷⁹

⁷⁴ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 32.

⁷⁵ Prav tam.

⁷⁶ Prav tam.

⁷⁷ Prav tam.

⁷⁸ Prav tam.

⁷⁹ Prav tam.

Sicer predor leži v samem središču najbolj pestrega dela proge v ozki dolini Bače. Gre za odsek med postajališčem Hudajužna in postajo Grahovo.

Ker gre za resnično zanimiv del proge, ki ga osebno zelo dobro poznam in je po mnenju številnih avtorjev (npr. Karola Rustje in Paola Petronia) eden najzanimivejših predelov celotne povezave, ga bom tudi obširneje opisal. Omenjeni odsek namreč predstavlja vse mojstrstvo, ki ga je takratna železniška gradbena stroka premogla pri gradnji tovrstnih povezav.⁸⁰ Po postajališču v Hudajužni se proga nadaljuje skozi 311 metrov dolg predor, za katerim si sledijo trije mostovi in 25 metrov dolg kamnit viadukt nad potokom. Sledita še dve krajši premostitvi in nato približno 20 metrov dolg viadukt pri nekdanji čuvajnici, danes stanovanjski hiši, ki leži ob železniškem in (novozgrajenim) cestnim predorom Kupovo.⁸¹ Včasih je bila cesta speljana preko železniškega prehoda z zapornicami, tik pred portalom železniškega predora, a danes, zaradi vzporedno zgrajenega cestnega predora, prehoda ni več, zapornice pa so bile odstranjene. Takoj za 54 metrov dolgim predorom sledi nekdanja premostitev ceste, od tod pa se proga nadaljuje po nasipu in vnovič prečka Bačo več kot 25 metrov dolgega mostu z železno konstrukcijo, ki mu sledi še 87 metrov dolg predor Humar.⁸² Železnica nato poteka med reko Bačo in cesto, preden zapelje na 25 metrov dolgo jekleno premostitev, ki se nahaja pred severnim portalom že obravnavanega predora Bukovo. Ker sem predor že opisal, se bom osredotočil na nadaljevanje proge proti postaji Grahovo. Po izhodu iz predora se proga nadaljuje mimo nekdanje čuvajnice št. 57, danes predelane v stanovanjsko hišo, do krajšega mostička, od katerega ni več daleč do znamenitega viadukta Trocken (Bukovo), dolgega kar 172 metrov. Zanimivost markantnega viadukta z jekleno konstrukcijo je, da kljub dolžini ne prečka reke Bače, na kar namiguje že njegovo nemško ime.⁸³ Viadukt torej povezuje dva predela istega pobočja, nakar se proga v dolgem zavoju obrne proti jugu.⁸⁴ Pred postajo Grahovo sledi še istoimenski viadukt, ki poteka nad vaškim igriščem, preko reke Bače in pod cerkvijo sv. Ane v vasi Grahovo ob Bači.⁸⁵ Gre za 185 metrov dolg objekt z mešano kamnito – jekleno konstrukcijo, pri čemer sta pristopna dela s petimi loki kamnita, sredinski pa ima jekleno konstrukcijo z dolžino 58,40 metra.⁸⁶ Za njim proga poteka pod vasjo in se polagoma spušča proti 50 metrov dolgemu mostu, kjer vnovič prečka Bačo, in preko železniškega prehoda

⁸⁰ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 233.

⁸¹ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 77.

⁸² Prav tam.

⁸³ Prav tam, str. 79.

⁸⁴ Prav tam.

⁸⁵ Rušitev tega objekta je režiser France Štiglic uporabil kot motiv pri snemanju prvega slovenskega celovečernega filma *Na svoji zemlji*, v katerem partizani porušijo viadukt.

⁸⁶ Petronio, Paolo. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 79.

zapelje na 806 metrov dolgo postajo Grahovo, ki velja za eno najdaljših postaj na celotni trasi proge.⁸⁷ Za povzetek naj navedem, da so torej na tem 6,54 kilometra dolgem odseku med Hudajužno in Grahovim 4 predori z dolžino 1390 metrov, 8 daljših mostov z dolžino 400 metrov in 33 prepustov preko različnih kanalov ali potokov. Proga se med obema postajama spušča med 20 in 25 promili. Samo na predelu pred predorom Bukovo železnica na 800 metrih kar štirikrat prečka Bačo (nekoč je preko krajšega mostička prečkala tudi cesto), prevozi dva krajša predora in 5 prepustov ter zapelje v predor Bukovo.⁸⁸ Dovolj zgovorni podatki za natančnejši opis trase, mar ne?

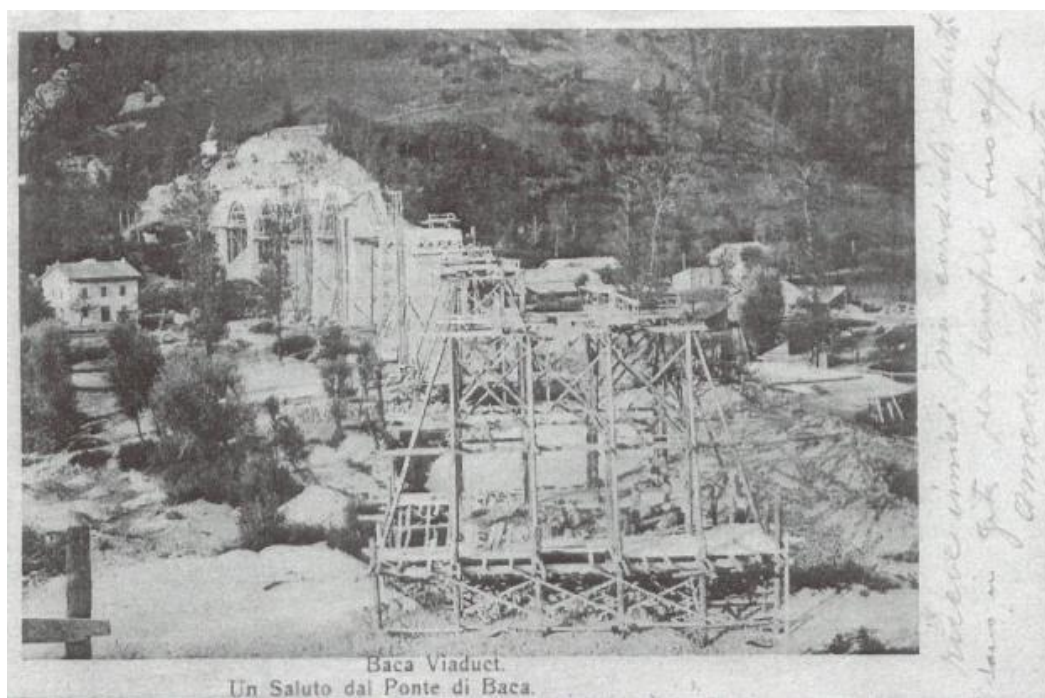
Seveda bi bilo opisovanje celotne trase bohinjske železnice popolnoma nepotrebno, zato se bom v diplomskem delu osredotočil zgolj na najpomembnejše in najznamenitejše objekte. Nekateri izmed njih spadajo v sam vrh železniškega gradbeništva tistega časa. Izbor najpomembnejših oziroma najzanimivejših objektov je seveda delno subjektiven, a nekaterih mojstrov in, kot je npr. Solkanski viadukt, seveda ne moremo prezreti. Poleg solkanskega sem v podrobnejšem opisu proge že omenil viadukta Grahovo in Bukovo, poudariti pa velja tudi nekatere druge slikovite mostove in viadukte, kot so viadukti Vintgar, Bača in Idrijca. Predvsem slednji je zaradi svoje lege, konstrukcije in dolžine izjemno slikovit, saj poteka čez sotočje rek Idrijce in Bače, preko njega pa proga zapelje na postajo Most na Soči. Z 258 metri velja za najdaljši viadukt na celotni bohinjski železnici. Zanimiva je predvsem njegova konstrukcija, ki je podobna viaduktu pri Grahovem ob Bači. Tudi pri tem sta oba pristopna dela kamnita, prvi del ima 6 kamnitih lokov, zadnji zgolj enega, osrednji del, dolg 51 metrov, pa je jeklen.⁸⁹ Vsekakor velja izpostaviti tudi viadukt Reifenberg, ki se nahaja v bližini kraja Branik. Železnica se na tem mestu vzpenja s 23 promili, preden zapelje na omenjenih 80 metrov dolg viadukt, ki se na obeh pristopnih straneh opira na obsežen kamniti nasip.⁹⁰ Celotno kuliso nad objektom dopolnjuje še slikoviti grad Rihemberk.

⁸⁷ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 80.

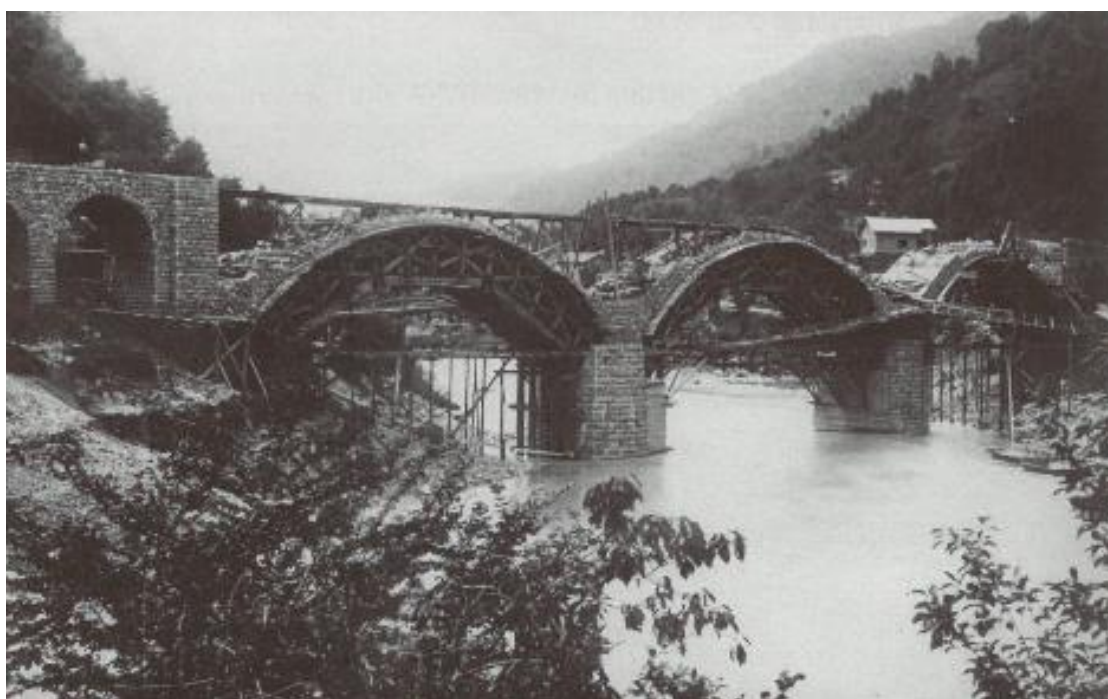
⁸⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 29.

⁸⁹ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 83.

⁹⁰ Prav tam, str. 110.



Razglednica s fotografijo gradnje najdaljšega viadukta na bohinjski železnici, viadukta Idrijca (258 metrov) (vir: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah, str. 439).



Fotografija gradnje slikovitih kamnitih lokov viadukta čez Sočo pri Ajbi (vir: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah, str. 431).

Zanimive so tudi različne zaporedne gradnje, ki si sledijo ena za drugo. Takšnih je na progi precej, kar je že samo po sebi zelo zanimivo za raziskovalce in oboževalce železniške infrastrukture. Takšen primer je zaporedje objektov na mestu, kjer proga zavije v Soško dolino. Eden za drugim si sledijo 619 metrov dolg predor Most na Soči, 21 metrov dolg viadukt in kasneje še 40,95 metra dolg predor Drobočnik 1, iz katerega proga zapelje na krajši kamnit mostiček in znova izgine pod zemljo v predor Drobočnik 2 z dolžino 78 metrov.⁹¹ Odsek na območju akumulacijskega jezera, ki ga v goriški smeri zapira jez v Podselu, je vsekakor zelo zanimiv, žal pa ga potnik na vlaku zgolj bežno občuti. Če na zaporedje objektov pogledamo iz drugačne perspektive, opazimo, da je proga spretno speljana po pobočju različnih vzpetin, kjer so morali inženirji uporabiti veliko zanimivih gradbenih rešitev. Takšen primer je tudi 40 metrov dolg viadukt Skrt, kjer proga poteka le nekaj metrov nad že omenjenim umetnim jezerom Doblar, nato pa zapelje v 390 metrov dolg predor z istim imenom.⁹² Kot zanimivost naj navedem dejstvo, da prav umetno jezero, ki je posledica gradnje hidroelektrarne Doblar, zakriva globoke soteske pod samo traso proge. Soteske je mogoče videti zgolj ob popravljalnih delih na elektrarni, ko preko zapornic izpustijo velike količine vode. Ko voda iz umetnega jezera odteče, se to impresivno pozna tudi v kraju Most na Soči, kjer slikovito jezerce izgine. Zanimivo je tudi, da je hidroelektrarna Doblar I, leta 1939 jo je zgradilo podjetje Rodi iz Milana, v času, ko je ozemlje pripadalo Kraljevini Italiji, skupaj s hidroelektrarno Plave I, zgrajeno v istem času, po drugi svetovni vojni zagotavljala kar 40 % vseh potreb po električni energiji na slovenskem ozemlju.⁹³

Kakor koli že, vrnimo se k železnici. Prav območje, ki ga močno zaznamujejo hidroelektrarne, je tudi železniško zelo pestro in razgibano. Slikovit je namreč tudi viadukt Mrtvaškibach (Mrtvaški potok), ki poteka takoj ob izhodu s postajališča Avče v goriški smeri. Gre za 163 metrov dolg viadukt, ki leži neposredno nad ovinkom reke Soče. Poleg resnično slikovite lokacije je zanimivo tudi samo ime, ki naj bi izhajalo iz pogrebne običaja (sežiganja pokojnikove obleke) v zaselku Škodniki.⁹⁴ Po zelo razgibanem terenu si v zanimivem zaporedju znova sledijo viadukti in krajši mostovi, po katerih proga pripelje do enega najlepših viaduktov na celotni progi – viadukta Ajba. Danes gre za prenovljen betonsko-kamniti objekt, ki je plod obnove po drugi svetovni vojni, v kateri je bil starejši kamniti viadukt uničen. Od starejšega se, poleg betonske konstrukcije, razlikuje tudi po številu lokov. Kamniti objekt iz časa Avstro-

⁹¹ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 86.

⁹² Prav tam, str. 87.

⁹³ <https://www.seng.si/hidroelektrarne/velike-hidroelektrarne/2017060915280084> (Vpogled: 9. 10. 2018).

⁹⁴ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 88.

Ogrske monarhije je imel 4 krajše in tri daljše arkade, novejši, zgrajen leta 1954, pa ima enakomerno razporejenih 6 lokov.⁹⁵ Vsekakor se bom k opisu objekta še vrnil, ko bom v nadaljevanju obravnaval stanje proge v obdobju obeh svetovnih vojn.

Preden se osredotočim na posamezne znamenite objekte, ki zahtevajo daljši in bolj poglobljen opis, pa še nekaj splošnih značilnosti celotne proge. Takšen projekt in gradnja je v času, ko gradbeništvo še ni bilo tako avtomatizirano, kot je danes, zahtevala precejšnje število pridnih in delovnih rok. Impresiven je tudi podatek o številu delavcev na posameznih odsekih proge, ki pa močno niha od vira do vira. Po nekaterih podatkih, ki jih v svoji knjigi navaja eden največjih strokovnjakov za zgodovino železnic na Slovenskem, Karol Rustja, je na trasi med Jesenicami in Trstom delalo naslednje število delavcev:

- Bohinjski predor: 2000 delavcev⁹⁶
- Trasa Jesenice–Bohinjska Bistrica: 3500 delavcev⁹⁷
- Trasa Podbrdo–Gorica: 12.000 delavcev⁹⁸
- Trasa Gorica–Trst: 5000 delavcev⁹⁹

Nekoliko drugačno število je navedeno v knjigi Paola Petronia, kjer avtor operira z naslednjimi podatki:

- Jesenice–Bohinjska Bistrica: 2480 delavcev¹⁰⁰
- Bohinjski predor: 2000 delavcev¹⁰¹
- Podbrdo–Nova Gorica: 6330 delavcev¹⁰²
- Gorica–Trst: 4080 delavcev¹⁰³

Skupno to pomeni med 14.000 in 23.000 delavci, kar je približno toliko kot število prebivalcev manjšega mesta. O razlogih za takšna razhajanja pri številu zaposlenih žal ni podatka, popolnoma mogoče pa je, da sta avtorja uporabila različni metodologiji štetja. Možno je namreč, da sta avtorja pri štetju vključila ali izključila nekatere pri gradnji aktivne skupine

⁹⁵ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 88.

⁹⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 34.

⁹⁷ Prav tam.

⁹⁸ Prav tam.

⁹⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 34.

¹⁰⁰ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 54.

¹⁰¹ Prav tam.

¹⁰² Prav tam.

¹⁰³ Prav tam.

delavcev. Seveda pa takšen gradbeni projekt prinese tudi veliko število spremljevalnega osebja, trgovcev, gostilničarjev in drugih, ki so v delavcih in gradnji videli priložnost za zaslužek.

Proga je bila v osnovi narejena za osni pritisk 15 ton in največjo hitrost 70 km/h, njena letna zmogljivost pa je v tistem času dosegala 6,1 milijona ton. Cena, ki je seveda naraščala z vsako večjo gradbeno težavo in še genialnejšo rešitvijo, pa je na koncu dosegla visokih 180 milijonov kron.¹⁰⁴ Gradnja dvotirne proge je bila že na začetku izključena, če izvzamemo bohinjski predor, kjer je bil predviden tudi drugi tir. Kot sem že omenil, so v ta namen skrajšali interval postaj in s tem uredili pogostejša križanja vlakov. Dolžina odseka med Jesenicami in Trstom je ob otvoritvi merila 144 kilometrov, na katerem se zvrsti 168 mostov in 42 predorov. Veliko je tudi galerij, pri čemer sta zagotovo najslikovitejši galeriji pod hribom Sabotin v bližini jezua Solkanske hidroelektrarne. Uradna otvoritev proge je bila 19. julija 1906, torej približno mesec kasneje po testni vožnji skozi težavni predor Bukovo. Na otvoritveni vožnji je prisostvoval tudi avstrijski prestolonaslednik Franz Ferdinand Habsburški, ki je nagovor ob velikem dogodku popestril tudi s pozdravom v slovenščini.¹⁰⁵



Muzejski vlak na 163 metrov dolgem viaduktu Mrtvaškibach pri postaji Avče (fotografija: Primož Florijančič).

¹⁰⁴ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 54.

¹⁰⁵ Rustja, Karol. (1990). Proga predorov, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 34.



Razglednica postaje Trst Sv. Andrej - končne postaje celotne čezalpske povezave. Po priključitvi Trsta Italiji so jo preimenovali v Trieste Campo Marzio (vir: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah, str. 401).

7. BOHINJSKI PREDOR

Dolgi predori so pogosto sestavni del pomembnih železniških žil. Najdaljši predor na naših tleh (ali bolje rečeno pod njimi) je znameniti Karavanški predor, ki povezuje Slovenijo in Avstrijo. Ker ta v celoti ne leži na našem ozemlju, za najdaljši predor na naših tleh štejemo bohinjski predor. Ko je bil slednji dograjen, je imelo današnje slovensko ozemlje osmi in enajsti najdaljši železniški predor na svetu, kar je zagotovo pomemben in ponosa vreden podatek.¹⁰⁶ Zgradilo ga je podjetje grofa Giacoma Ceconija, ki je že imelo izkušnje z gradnjo podobnega gorskega železniškega predora na trasi proge Bregenz-Innsbruck. Pri gradnji je sodeloval tudi Slovenec, gradbeni inženir Maks Klodič, ki je o tem pustil tudi edinstven zapis z naslovom *Der Bau des Wocheiner Tunnels* v avstrijskem specializiranem časopisu *Allgemeine Bauzeitung*, po katerem lahko še danes natančno preučujemo celoten potek gradnje tega izjemnega gradbenega podviga. Skozi bohinjski predor, ki predstavlja upravno, naravno in v preteklosti tudi državno ločnico, je prvi vlak zapeljal 1. marca 1905.¹⁰⁷

Upravno ločnico predstavlja še danes, ko ločuje Gorenjsko regijo od Primorske. Enako je bilo v preteklosti, saj je ločeval deželo Kranjsko in deželo Goriško/Gradiško. Državno mejo je predstavljal v času razpada Habsburške monarhije, saj je bil prav predor ločnica med Kraljevino SHS (kasneje Jugoslavijo) in Kraljevino Italijo. Tako je ostalo do leta 1941, ko je Podbrdo postalo mejna postaja med Kraljevino Italijo in Nemčijo. Kaj pa naravna ločnica? Zanimivo je, da s tem, ko predor prebija hrib Kablo, prečka tudi razvodnico med Črnim in Jadranskim morjem. Reke na južni strani predora se izlivajo v Jadransko morje, vodotoki na severni strani pa v Črno morje. Tja teče tudi potok, ki izvira v samem predoru in še danes ob močnem deževju povzroča številne preglavice.

Vsekakor pri gradnji ne moremo mimo Giacoma Ceconija. Bilo bi namreč krivično, če pri opisu gradnje ne bi namenili vsaj odstavka temu vrhunskemu gradbeniku, ki se je, kot sem že omenil, najbolj proslavil z gradnjo 10.250 metrov dolgega dvotirnega železniškega predora Arlberg, ki povezuje avstrijski deželi, Tirolsko in Predarlško. Prav s tem si je Giacomo Ceconi pridobil plemiški naziv in zagotovil status vrhunškega gradbenega strokovnjaka.¹⁰⁸ Začetki njegove gradbene kariere so bili skromni. Rodil se je leta 1833 v kraju Pielungo di Vito d' Asio v bližini Vidma in se najprej preživljal kot obrtnik. Kasneje je svojo nadarjenost pokazal pri gradnji cest,

¹⁰⁶ Klodič, Maks. (1905). Nova železnica s Koroškega skozi Karavanke, bohinjske gore in čez Kras v Trst. Društvo za Bohinjsko-Goriško progo. Str. 30.

¹⁰⁷ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 38.

¹⁰⁸ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 46.

stavb in železnic. Kot prvi je začel razvijati načrt druge povezave Koroške s Trstom, preko Baške grape in soške doline ter dal na lastne stroške izdelati tudi konkreten načrt, ki je na koncu tudi obveljal. Današnja trasa bohinjske proge je torej v osnovi njegova ideja, pri udejanjanju katere je njegovo podjetje G. v. Ceconi & Company tudi aktivno sodelovalo. Še najbolj so se izkazali prav tam, kjer so bili največji mojstri, pri gradnji predorov. Vse pa seveda ni šlo tako gladko, kot se lahko morda sklepa po napisanem. Podobne zaplete z razpisi, kot jih imamo danes, so poznali tudi v tistem času, saj so morala podjetja do 8. marca 1902 Železniški gradbeni direkciji na Dunaju poslati svoje ponudbe in načrte. Prvi razpis ni bil uspešen, saj so bile ponudbe zaradi cene nesprejemljive, zato so naslednji mesec odprli nov razpis. Slednji je bil uspešnejši kot prvi, posel pa je dobilo podjetje grofa Ceconija.¹⁰⁹ Čeprav tudi danes poznamo zaplete z razpisi in prijavi gradbenih izvajalcev, pa lahko prav na tem primeru vidimo, kako so v tistem času zadeve izpeljali bliskovito, brez zapletov, na strokovni in politični ravni. Seveda zadev ne gre poenostavljati, a grenak priokus današnje neučinkovitosti žal ostaja ...



Grof Giacomo Ceconi (sedi na desni) s predstavniki svojega gradbenega podjetja. Na fotografiji vidimo tudi slovenskega gradbenega strokovnjaka Maksa Klodiča (stoji skrajno desno), ki je pri gradnji predora tudi aktivno sodeloval (vir: Predori - iskanje svetlobe, str. 74).

Kakor koli že, vrnimo se h gradnji! Prve meritve in študije o njem segajo v leto 1894, ko so mu ocenili dolžino na 6180 metrov. Zaradi lege vhodnih portalov in drugih manjših sprememb na

¹⁰⁹ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 46.

trasi se je dolžina povečala na 6339 metrov.¹¹⁰ Danes predor meri 6327 metrov, saj so severni portal ob umiku razstrelili Nemci proti koncu 2. svetovne vojne. Še danes severni del predora nima narejenega portala, zaradi česar je ob izvozu vlaka pred postajo v Bohinjski Bistrici videti, kot da vlak pripelje neposredno iz predorske cevi.¹¹¹ Proga se v predoru najprej tri kilometre vzpenja in se nato iz nadmorske višine 525 metrov povzpne na nadmorsko višino 534 metrov. V nadaljevanju se proti primorski strani spušča s padcem 10 promilov in ob izhodu iz predora pade na nadmorsko višino 506 metrov.¹¹² Najvišja točka predora torej leži približno 10 metrov višje od višine vstopa skozi severni portal. Najprej so, zaradi neugodnih geoloških ocen, nameravali graditi dva enotirna predora, ki bi bila eden od drugega oddaljena 30 metrov, a so se kasneje odločili za dvotirno progo v enem predoru.¹¹³ Razlogov za to odločitev je več. Kot prvo so enocevni predori omogočali boljše prezračevanje, kar je bilo v času parnih lokomotiv še posebej pomembno, drugi pomembni razlog pa je bilo lažje vzdrževanje enocevnega predora z dvema tiroma. Gradnjo dveh enotirnih predorov so največkrat uporabili pri težavnih gradnjah, kjer so veliko preglavic povzročali pritiski hribine, česar pa v raziskovalnem rovu, ki so ga izkopali leta 1900 (torej nekaj let pred začetkom gradnje), niso odkrili.¹¹⁴

Pri takšnem gradbenem projektu pa imajo pomembno vlogo tudi pripravljalna dela, ki omogočijo čim lažjo in nemoteno gradnjo. Ker je bilo na severni strani, zaradi prostora, bližine večje železniške postaje in strojnega kopanja, predvideno večje gradbišče, so bila tudi pripravljalna dela na tem območju večja. Pomembna je bila tudi oskrba z električno energijo, ki jo je tako težavna gradnja nujno potrebovala. V ta namen so na potoku Bistrica zgradili elektrarno, ki je skrbela za zadostno količino elektrike ob vseh gradbenih dejavnostih. Zanimivo je, da je nova elektrarna preko žičnatega zračnega voda skrbela tudi za zadostno količino električne energije na podbrški strani gradbišča, saj elektrarna na Mačjem potoku ni zadoščala.¹¹⁵ Kamnita obloga predora je zahtevala tudi zadostno oskrbo z gradbenim materialom. Zaradi tega so potrebovali zadostne količine kamna, s katerim so kasneje obložili obsežne predorske cevi. Tudi kamnolom je bil na severni strani predora, v Ribčevem Lazu ob samem Bohinjskem jezeru, kjer so odprli večjo kamnito žilo, ki je zagotavljala dovolj velike zaloge za gradnjo. Poleg tega so material dovažali tudi iz kamnoloma pri Goričici v Laškem

¹¹⁰ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 40.

¹¹¹ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 64.

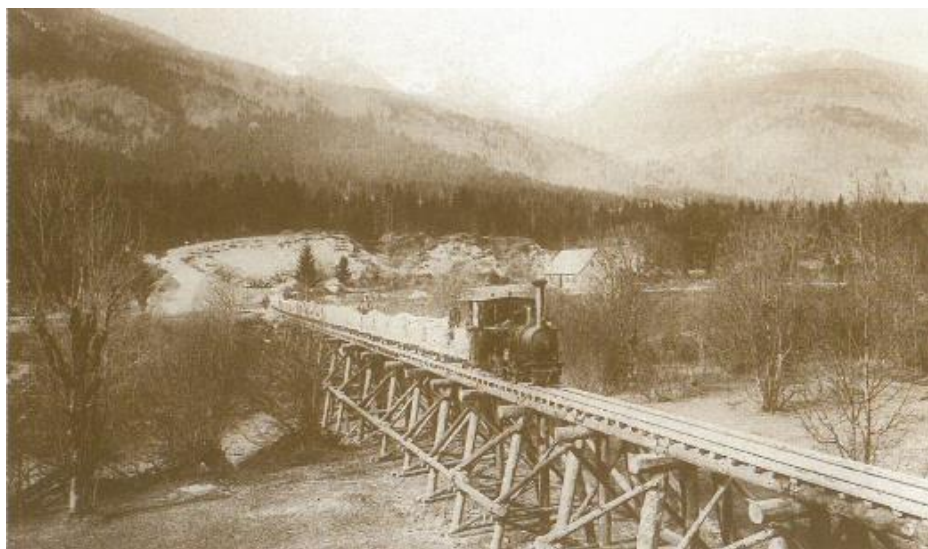
¹¹² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 35.

¹¹³ Prav tam, str. 36.

¹¹⁴ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 40.

¹¹⁵ Prav tam, str. 49.

Rovtu.¹¹⁶ Zaradi precejšnje oddaljenosti kamnoloma je bilo treba kar najučinkoviteje povezati oba gradbena dejavnika. Za ta namen so zgradili posebno, 8 km dolgo, ozkotirno železnico, s tirnim razmakom 60 cm. Maksimalni vzpon te miniaturne železniške povezave je bil 40 promilov. Kot zanimivost naj navedem, da je ozkotirnica Savo Bohinjko prečkala kar štirikrat, enkrat celo preko več kot 75 metrov dolgega lesenega mostu.¹¹⁷



Tovorni vlak na lesenem viaduktu oskrbovalne ozkotirne železnice, ki je povezala kamnolom z gradbiščem (vir: Predori - iskanje svetlobe, str. 54).

Kot sem že omenil, so se pri gradnji naslonili na novo avstrijsko metodo izkopavanja, ki je predvidevala izkop talnega smernega rova.¹¹⁸ Podatki, ki so jih gradbeniki pridobili iz njega, so bili zelo koristni, saj so tako lahko ugotovili prisotnost vode, nevarnosti plinov, geološko sestavo kamnine ipd. Vse to je močno vplivalo na koordinacijo samega napredovanja izkopa ter nadaljnje gradnje in utrjevanja. Začetki izkopa so bili na severni in južni strani predora ročni. Pri tem je šlo za kombinacijo razstreljevanja in kopanja oziroma zabijanja železnega svedra v steno. V rovu je bilo treba izvrtati veliko število lukenj in vanje polagati razstrelivo. V eni izmeni je delalo okoli 16 delavcev, od tega delovodja, 10 minerjev in 5 delavcev, ki so odvažali nakopičen material. V povprečju so na izmeno izvrtali 12 metrskih lukenj in jih nato razširili z razstrelivom.¹¹⁹ Dnevno so na ročni način napredovali od 2 do 4,5 metra. Brez dvoma je šlo v tem primeru za težaško delo, ki pa so ga poleti leta 1902 na severni strani olajšali z uvedbo strojnega vrtanja. Pri tem so uporabili električni 4-glavni vrtalni stroj tovarne Siemens &

¹¹⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 36.

¹¹⁷ Humar, Gorazd. (2004). *PREDORI – iskanje svetlobe*. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 54.

¹¹⁸ Prav tam, str. 58.

¹¹⁹ Prav tam, str. 62.

Halske, ki ga je inženir Theodor Huber izboljšal in s tem zagotovil večjo moč in porabo, ki je bila v primerjavi s hidravličnimi in pnevmatskimi stroji bistveno manjša.¹²⁰ Hitrost in učinkovitost takšnega načina vrtanja se je pokazala tudi v času preboja predora, ki je bil dosežen kar 8 mesecev pred rokom. Na severni strani gradbišča (z dolžino 4007 metrov) je bilo izkopanih kar 297.468 kubičnih metrov materiala, na krajši južni strani (2322 metrov) pa 181.579 kubičnih metrov hribine. V povprečju je bilo na dolžinski meter predora izkopano 75,57 kubična metra materiala, največji napredek na dnevni ravni pa so minerji dosegli aprila 1903, ko so po rovu napredovali kar 5,3 metra. Mesec prej istega leta je bil zabeležen tudi največji mesečni napredek pri izkopu celotnega preseka predorske cevi, ko so delavci napredovali za 129,5 metra.¹²¹ Čeprav so predor prebili že 20. maja 1904, pa se za uradni preboj šteje 31. maj 1904. Ta dan je bil na gradbišče povabljen nadvojvoda Leopold Salvator Habsburški, ki je simbolično prižgal še zadnjo mino na poti do povezave med severnim in južnim gradbiščem.¹²² Pri gradnji je bilo zaposlenih približno 2000 delavcev, pri čemer je njihovo število nihalo glede na potrebe. Ob začetku gradnje je njihovo število znašalo okoli 425 in doseglo najvišje število aprila 1904, ko je na celotnem delovišču delalo okoli 940 delavcev. V povprečju celotnega obdobja gradnje je število delavcev na gradbišču znašalo med 700 in 800.¹²³ Stroški celotne gradnje naj bi okvirno znašali 20,5 milijona avstrijskih kron, kar jasno dokazuje, za kako zahtevno gradnjo je šlo.¹²⁴

¹²⁰ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 65.

¹²¹ Prav tam, str. 70.

¹²² Prav tam, str. 66.

¹²³ Prav tam, str. 70.

¹²⁴ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice d. d. Str. 70.



Strojno vrtanje na severni strani gradbišča je močno olajšalo naporno delo in prispevalo k hitrejšemu preboju predora (vir: Predori - iskanje svetlobe, str. 67).



Gradbišče pri južnem portalu predora v Podbrdu (vir: Predori - iskanje svetlobe, str. 56).

Pri tem pa na žalost ni šlo brez težav in tudi tragičnih dogodkov, ki so zahtevali človeška življenja. Za žrtve gradnje štejemo tako delavce v predoru kot zaposlene v kamnolomu in pretovoru samega materiala. Glede na visoko število vseh delavcev na gradbišču in dosti slabše varnostne standarde, kot jih imamo danes, je razumljivo, da so bile nesreče relativno pogoste. Evidentiranih je bilo približno 250 nesreč, pri katerih je umrlo 10 ljudi, 89 pa jih je ostalo za delo nesposobnih invalidov.¹²⁵ Preden so predor tudi uradno odprli, so se težave pojavile na južni strani pri Podbrdu, saj se je zaradi šibkega terena sesul del predorskega stropa. Da se to ne bi več ponovilo, so morali južni portal predora utrditi s kar 6500 kubičnimi metri podpornih zidov.¹²⁶ Poleg tega so imeli nekaj manjših težav z vdorom hribine od 2,8 kilometra naprej, saj so se tam manjši podori pojavljali zelo nepredvidljivo. Največji vdor je v cev prinesel 8 kubičnih metrov hribine.¹²⁷ Kljub temu pa je šlo v teh primerih za manjšo težavo, če vse skupaj primerjamo z največjo oviro, ki so jo predstavljale razgibane geološke plasti in podzemni izviri vode. Večina podzemnih vodnih izvirov je posledica preboja apnenčastih slojev, skozi katere je pritekla padavinska voda iz pobočja Koble. Poleg občasnih sta najvodnatejša dva stalna izvira, ki se nahajata na kilometrih 1,8 in 2,6. Vdori vode pa niso predstavljali težave le pri samem izkopu, temveč tudi pri obzidavi, ki je bila, v času, ko je v predor vdiral voda, popolnoma nemogoča. Voda je namreč v teh primerih izpirala vezivno malto med kamnitimi kvadri.¹²⁸ Zaradi velike količine vode (400 l/s) so morali oktobra 1903 dela v predoru za 25 dni ustaviti. Pomemben delež pri zmanjševanju količine vode v predorski cevi so odigrali razni kanali za odvodnjavanje, saj je bila njena raven ob nekaterih primerih visoka kar 30 cm. Prav v primeru ustavljene gradnje leta 1903 je z Dunaja prišla posebna komisija gradbenikov, ki je naročila gradnjo posebnega kanala za odvajanje, kar je gradbenikom vzelo 3 mesece dela.¹²⁹ Za kako velike količine vode gre, nam pove že dejstvo, da se je zaradi izvrtanega predora in stekanja padavinskih voda vanj zmanjšal celo pretok potoka Bistrica in s tem količina elektrike na novozgrajeni elektrarni.¹³⁰ Kljub trudu pa so se že v nekaj letih po dokončanju predora pokazale pomanjkljivosti na področju odvodnjavanja. Že v letih 1911 in 1912 je bil na planini Črna prst zgrajen sistem za odvajanje padavinske vode ter veliko število prečno zgrajenih rovov, ki so zmanjšali pritisk vode na novoobzidane stene. Najdaljši izmed njih, ki se nahaja 2,6 kilometra od severnega portala, meri v dolžino kar 36 metrov.¹³¹ Težave z vodo še do danes

¹²⁵ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 75.

¹²⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 38.

¹²⁷ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 73.

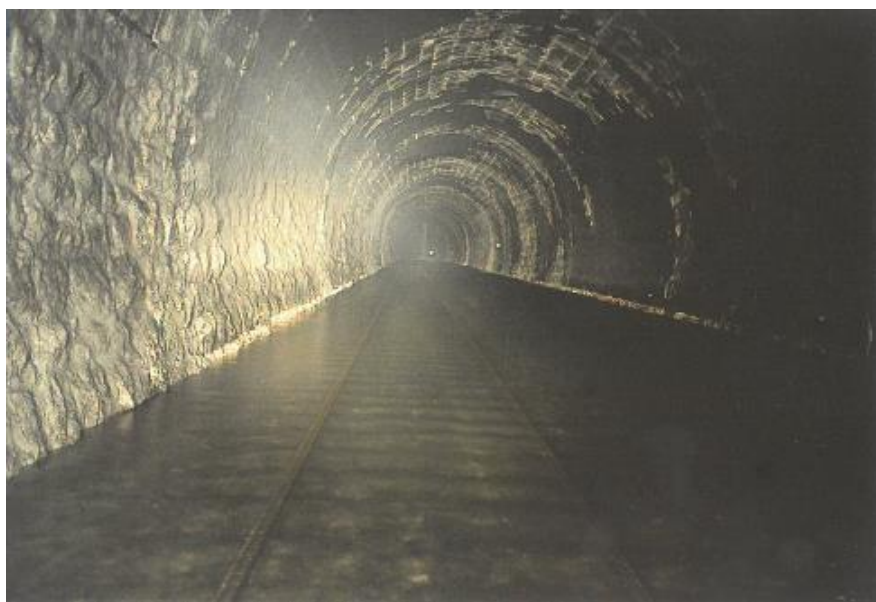
¹²⁸ Prav tam, str. 73.

¹²⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 37.

¹³⁰ Humar, Gorazd. (2004). PREDORI – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo PONTIS. Str. 73.

¹³¹ Prav tam.

niso bile korenito odpravljene. Veliko težavo je predstavljala tudi zanemarjenost obsežnega odvajalnega sistema med 1. svetovno vojno. Po njej je težavo pri sanaciji predstavljala državna meja med Kraljevino Italijo in Kraljevino Jugoslavijo. Prav v tem času, leta 1933, je datiran najhujši primer vdora vode, ko je pretok narasel na 8000 l/s, višina vode na tirnicah pa je znašala celo pol metra. Nekaj let pred tem, leta 1926, je močan curek vode razbil stekla na vagonu hitrega vlaka in zalil kupeje.¹³² A ideje o sanaciji niso počivale niti kasneje. S tem se je leta 1942 ukvarjala tudi železniška uprava nacistične Nemčije. V tem času je bil izdelan celo načrt sanacije, projektiral ga je inženir Josip Dedek, a je vse skupaj ostalo le pri idejah, saj je potek vojne sanacijo preprečil. Še več, ob umiku so namreč Nemci razstrelili severni portal, ki je zasul predor. Prav to je narasli vodi preprečilo iztekanje (kot sem že navedel, voda izteka na gorenjsko stran) in povzročilo zalitje predora.¹³³ Sistem odvodnjavanja, ki je bil po 2. svetovni vojni znova opuščen, je bil očiščen šele leta 1983, kar je delno učinkovalo na stanje padavinske vode v tunelu, saj njena raven upade dosti hitreje.¹³⁴ Še danes voda ob hujšem deževju poplavi tire, kar predstavlja resne težave pri prometu. Doživetje, ko vlak »pluje« skozi predor, je sicer zanimivo, vsekakor pa je za resen promet nujna večja prenova. Odvodnjavanje po trasi nekdanjega drugega tira še zdaleč ne zadošča. Posebej težavna je v tem primeru vožnja dizel-električnih lokomotiv serije 661 in 664, ki imajo elektromotorje nameščene zelo nizko. Lažje, a ob ekstremnih višinah vseeno nemogoče, v takšnih primerih vozi dizelski motornik.



Še danes ob večjem deževju voda preplavi tirnice, kar predstavlja večje težave pri vožnji dizelskih lokomotiv in motornikov (vir: Transalpina - Bohinjska proga, str. 66).

¹³² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 38.

¹³³ Prav tam, str. 39.

¹³⁴ Prav tam.

8. VIADUKT VINTGAR

Za postajo Vintgar, tretjo postajo iz jeseniške smeri proti Bohinjski Bistrici, proga preko viadukta prečka slovensko naravno znamenitost, sotesko Vintgar. Gre za izredno zanimivo lokacijo, ki ima tudi veliki turistični pomen. Po soteski Vintgar teče 17 kilometrov dolga reka Radovna (nem. Rothweinbach), ki si po 1,6 kilometra dolgem kanjonu, med hriboma Boršt in Hom, utira pot proti reki Savi.¹³⁵ Če je soteska krasna naravna znamenitost, je viadukt, ki jo prečka, prava gradbena mojstrovina. Od vintgarske postaje je oddaljen zgolj 1320 metrov, a zaradi nekoliko skrite lokacije ne pritegne toliko pogledov kot njegov večji »brat« v Solkanu. Po obliki mu je precej podoben, a v obdobju obeh vojn ni utrpel takšnih poškodb kot slednji, zato je njegova vrednost še večja. Ta 65 metrov dolg objekt iz rezanega kamna je največji železniški kamniti viadukt v Sloveniji, ki je ohranjen v prvotni obliki. Gre za edini še v celoti ohranjeni kamniti viadukt na trasi bohinjske proge, saj sta bila viadukta v Ajbi in v Solkanu porušena in nato popravljena. Prav zato gre v tem primeru za edinstven spomenik inženirskemu znanju gradnje mostov z začetka tega stoletja na naših tleh.¹³⁶ Poleg naravnih lepot soteske in slikovitosti viadukta celotno sliko dopolnjuje še takojšen vstop proge v predor Vintgar, kar je pogosto in značilno zaporedje na vrhunsko speljanih gorskih železnicah. Najznamenitejši primerek takšnega gradbenega zaporedja velja viadukt Landwasser na železniški progi Albula v Švici, ki se konča skoraj pravokotno v steno, kjer je predor. Viadukt Vintgar, z dolžino 65 metrov in istoimenski, 1181 metrov dolg predor, ki mu sledi, morda nista tako znamenita, vsekakor pa je viadukt dovolj zanimiv, da je uvrščen na listo slovenske nepremične kulturne dediščine.¹³⁷

Objekt je značilen primerek generacije kamnitih ločnih mostov in viaduktov z začetka 20. stoletja. Njegova celotna dolžina znaša 65 metrov, razpon loka pa je 41 metrov. Od gladine reke Radovne je vrh glavnega loka oddaljen 33 metrov. Poleg glavnega loka ima viadukt tudi šest (po tri na vsaki strani) razbremenilnih odprtini s širino 3 metre. Lok ima obliko krožnice, katere polmer znaša 21 metrov.¹³⁸ Gradnja viadukta se je začela 4. julija 1904, torej v času najintenzivnejših gradbenih posegov na celotni trasi. Potrebna je bila izdelava masivnih temeljev, pritrjenih na trdo apnenčasto skalo. Temeljenje je potekalo od avgusta 1904 do aprila

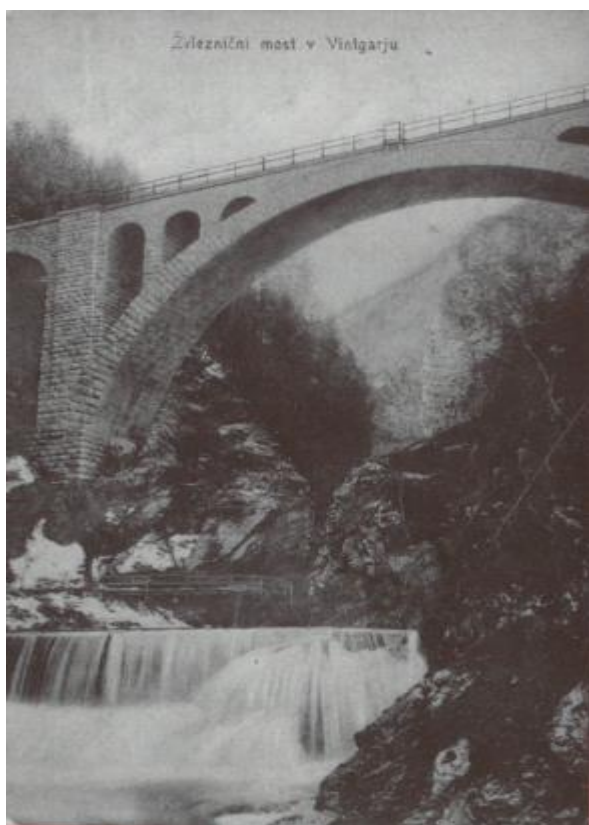
¹³⁵ Petronio, Paolo. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 58.

¹³⁶ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 188.

¹³⁷ <http://giskd2s.situla.org/rkd/Opis.asp?Esd=29611> (Vpogled 10. 10. 2018).

¹³⁸ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 190.

1905, na skalo pa sta tako pritrjena lok in glavni oporni steber. Z gradnjo loka so začeli junija istega leta, končan pa je bil že v slabih dveh mesecih! Pri gradnji so uporabili metodo, ki je bila že večkrat uporabljena pri gradnji mostov in viaduktov v takratni Avstro-Ogrski. Gre za uporabo t. i. Zufferjeve naprave za postopno spuščanje zgornjega dela odra ob končevanju glavnega loka. Pri takšni metodi gradnje gre za fiksni spodnji del odra, ki je v tem primeru moral premoščati strugo reke Radovne (odprtina odra preko reke je v širino merila 13,60 metra), in zgornji del, ki je zapolnil ves prostor pod lokom mostu in bil nameščen na naprave za spuščanje odra ob dograjevanju sredinskega predela viadukta.¹³⁹ Pri tem je šlo za izredno natančen gradbeni poseg, saj se, po končani demontaciji odra 20. septembra 1905, lok ni posedel niti za milimeter. Slednji je zgrajen iz apnenčastih kamnitih kvadrov. Delo na viaduktu je bilo dokončano oktobra 1905, le mesec kasneje pa je preko njega že zapeljal prvi vlak.¹⁴⁰ Arhitekt objekta je bil Robert Schönhofer, izvajalec del pa podjetje Madile & Co. iz Celovca.¹⁴¹ Gradbena dela je vodil inženir Anton Max.¹⁴²



Razglednica z motivom viadukta Vintgar in reke Radovne (vir: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah, str. 401).

¹³⁹ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 189.

¹⁴⁰ Prav tam, str. 190.

¹⁴¹ <http://giskd2s.situla.org/rkd/Opis.asp?Esd=29611> (Vpogled: 10. 10. 2018).

¹⁴² Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 190.



Muzejski vlak na viaduktu Vintgar (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 191).

9. PREZRAČEVALNA NAPRAVA PREDORA BUKOVO

Prav v središču enega najzanimivejših predelov proge v Baški grapi, na odseku, ki sem ga opisal že v poglavju o značilnostih bohinjske proge, se nahaja prezračevalna naprava predora Bukovo. Omenjeni predor, z dolžino 937 metrov, ima nekatere specifične karakteristike, ki ga razlikujejo od drugih podobnih objektov na progi. Že sama gradnja je bila za inženirje in gradbenike velik podvig, kar je vidno še danes. Nad severnim portalom predora je hribina znatno obzidana in utrjena, kar je posledica plazovitega in nestabilnega terena, ki je bil celo krivec za prestavitev otvoritve celotne železniške proge. Nekateri viri navajajo, da je bila cena dolžinskega metra predora (3800 kron/m) dražja od karavanškega in bohinjskega (3300 kron/m), ki sta od njega daljša več kilometrov. Tako je končna cena drastično narasla iz začetnih 2 milijona na 3,5 milijona avstrijskih kron.¹⁴³ A težavna ni bila zgolj gradnja, temveč tudi težavnost same proge v njem. Slednja je namreč speljana v desnem loku, s polmerom 538 metrov, nato pa se proga v zadnjih 400 metrih nekoliko izravna. Proga v njem se iz smeri postaje Grahovo vzpenja med 23 in 26 promili, nekateri zaposleni na železnici pa so ob izhodu iz predora neuradno izmerili celo 30 promilov vzpona, česar pa ne potrjujejo avstrijski, italijanski, jugoslovanski in slovenski tehnični zapisi o bohinjski železnici. Ker se kratki odseki z visokimi nagibi v takšnih ocenah pogosto ne pojavljajo, pa lahko o resničnosti tega podatka zgolj špekuliramo.¹⁴⁴ Kakor koli že, tudi 26 promilov je za železniški vzpon kar precej. Če k temu prištejemo še parno vleko z več lokomotivami, kar se je v primeru tovornih vlakov pogosto dogajalo, lahko hitro ugotovimo, da je bilo prezračevanje takšnega predora nujno potrebno zaradi kopičenja nevarnih plinov, ki so ogrožali zdravje in življenje strojevodjem in kurjačem. Naravno prezračevanje v tem primeru ni zadoščalo, zato so se gradbeniki leta 1914, torej kar nekaj let po otvoritvi same proge, odločili za gradnjo prezračevalne naprave, ki na srečo stoji še danes. Objekt, ki ga domačini imenujejo »vetrovalna«, je še edina ohranjena naprava te vrste v Evropi. Dolgo je veljalo, da so jo zgradili Italijani leta 1922, kar so zmotno povzeli tudi nekateri avtorji in raziskovalci. To seveda ne drži, saj je bila zgrajena že 8 let prej. V nezgrehljivi kamniti stavbi, ki danes stoji nekaj metrov od ceste, je najprej stal dizelski motor, ki je preko jermenice in velikega kolesa poganjal vetrnico. Ta je nato zrak dovajala v predor preko betonskega kanala, speljanega preko reke Bače. Dizelski motor je izdelala tovarna na Dunaju, vetrnico pa tovarna Dinnendahl iz Essna.

¹⁴³ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 39.

¹⁴⁴ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 79.

Vsekakor se je temu izdelku vredno nekoliko natančneje posvetiti, saj velja ustanovitelj podjetja, Franz Dinnendahl, za enega izmed pionirjev industrializacije nemškega Porurja. Skupaj z legendarnim Friedrichom Kruppom in Friedrichom Harkortom (t. i. Očetom Porurja) spada med najpomembnejše nemške industrialce tistega časa. Ustanovitelj podjetja, rojen leta 1775, še danes spada med genialnejše konstruktorje in mehanike, čigar podjetje, ustanovljeno leta 1800 v Essnu, velja za prvo tovarno strojev v Nemčiji.¹⁴⁵ Leta 1808 je korporacija izdelala parni stroj, namenjen črpanju vode, iz porurskega rudnika Sälzer in Neuack. Pravega poslovnega razcveta svojega podjetja Franz ni doživel, saj je umrl leta 1826, star komaj 51 let. Kljub temu je njegova dediščina živela naprej, saj sta posle prevzela sinova Johann in Röttgar Wilhelm, ki sta podjetje utrdila v panogi izdelave strojev za potrebe rudnikov in metalurških obratov. Od leta 1840 je Röttger Wilhelm vodil podjetje sam, 50 let kasneje pa se je korporacija spremenila v delniško družbo z imenom R. W. Dinnendahl AG.¹⁴⁶ Vrtalni stroji, ventilatorji za rudniške rove in zračni kompresorji so bili produkti, s katerimi je imela Dinnendahlova tovarna veliko izkušenj, zato izbor podjetja pri izdelavi vetrnice, ki je danes ohranjena v prezračevalni napravi predora Bukovo, še zdaleč ne čudi. Gre za edinstven tehnični spomenik, ki je solidno ohranjen in ob predhodni najavi ter večjih praznikih (predvsem ob festivalu Odmevi dediščine, ki ga pripravlja lokalno turistično društvo Baška dediščina) tudi dostopen obiskovalcem.



V kamniti stavbi, ob glavni cesti med Koritnico in Hudajužno, je tehnični spomenik evropskega pomena. V ozadju vidimo severni portal predora Bukovo (fotografija: lastno delo).

¹⁴⁵ Podatki so bili pridobljeni na razstavnem panoju v prezračevalni napravi predora Bukovo.

¹⁴⁶ Podatki so bili pridobljeni na razstavnem panoju v prezračevalni napravi predora Bukovo.



Elektromotor je preko jermena poganjal jekleno kolo in posledično veliko vetrnico v sosednjem prostoru (fotografija: lastno delo).

Kot sem že omenil, je vetrnico najprej poganjal dizelski motor, ki pa je bil v času Kraljevine Italije zamenjan z elektromotorjem, ki je v prostorih ohranjen še danes. Prezračevalni kanal je speljan horizontalno, torej govorimo o vzdolžnem prezračevanju predora. Naprava je skozi odprtine, ki so tik za vhodom skozi severni portal, dovajala zrak v smer proti južnemu portalu. Prav zaradi t. i. vpihovalnega prstana je predor na severni strani umetno podaljšan.¹⁴⁷ V času delovanja, torej do sedemdesetih let, ko je parno vleko nadomestila dizelska, je igrala pomembno vlogo tudi komunikacija med zaposlenim v prezračevalni napravi, čigar dežurstvo je potekalo 24 ur dnevno,¹⁴⁸ in prometnikom na postaji Grahovo. Prometnik je 5 minut pred odhodom vlaka obvestil dežurnega v »vetrovalni«, naj vklopi napravo, nato pa odhoda vlaku ni smel dati vse do trenutka, ko prezračevalna naprava ni bila v polnem delovanju. Predor je bil za kabinsko osebje vlaka izjemno zahteven in lahko tudi smrtno nevaren.¹⁴⁹

Ker gre za zelo zanimiv in praktično edinstven objekt na evropski ravni, je bil že leta 2001 proglašen za tehnični spomenik lokalnega pomena.¹⁵⁰ Trenutno zanj skrbi društvo Baška dediščina, ki je že leta 2006 s podjetjem Slovenske železnice sklenilo najemno pogodbo, kar jim omogoča lažje obnavljanje enega najpomembnejših objektov na progi. Doslej je bila, poleg

¹⁴⁷ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 78.

¹⁴⁸ Prezračevalna naprava predora Bukovo. Primorske novice. 7. 6. 2006, št. 155.

¹⁴⁹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 78.

¹⁵⁰ Prezračevalna naprava predora Bukovo. Primorske novice. 7. 6. 2006, št. 155.

tekočega vzdrževanja okolice, popolnoma renovirana kabina za zaposleno osebje, elektromotor in namestitvev ustrezne razsvetljave ter zaščitnih varnostnih rešetk na oknih. Na obnovo čaka še jekleno kolo z jermenom in znamenita vetrnica z jekleno konstrukcijo.



Znamenita vetrnica, izdelana v tovarni Franza Dinnendahla v Essnu, je izjemna tehnična dediščina na naših tleh (fotografija: lastno delo).

10. SOLKANSKI VIADUKT

Ko govorimo o bohinjski železnici, pogosto govorimo o gradbenih dosežkih, v enem primeru pa lahko brez zadržkov govorimo tudi o gradbenem presežku. Seveda s tem mislim na solkanski viadukt. O njegovi edinstvenosti priča že dejstvo, da na svetu obstajajo le štirje železniški kamniti viadukti z lokom, večjim od 80 metrov, med katerimi je solkanski največji. Ob začetku gradnje kamnitega kolosa sicer nihče ni mislil o rekordu, saj je bila najprej predvidena velikost odprtine 80 metrov, a je nestabilnost tal gradbene strokovnjake prepričala, da so še pred začetkom same gradnje, jeseni 1904, spremenili načrte in predvideli povečavo samega loka, ki je ob koncu gradnje znašal 85 metrov. Ta naključna sprememba je lok viadukta povzdignila na prvo mesto med železniškimi kamnitimi mostovi na svetu, ob tem pa so gradbeniki porušili še svetovni rekord med mostovi, zgrajenimi iz rezanega kamna.¹⁵¹

Zgodovino solkanskega mostu lahko razdelimo na dve obdobji, saj je bil med 1. svetovno vojno porušen in kasneje, pod italijansko oblastjo, obnovljen. Prvo obdobje zajema sama gradnja in čas do 1. svetovne vojne, ko je bil demoliran. Kot drugo obdobje lahko določimo obdobje od časa obnove do današnjih dni. V takšnem vrstnem redu bo potekal tudi pričujoči zapis, kjer se bom najprej posvetil načrtom in sami gradnji, sledilo pa bo obdobje prve svetovne vojne in nesrečne usode, ki ga je v tem času doletela. Zapis bom nadaljeval z obnovo pod oblastjo Kraljevine Italije in obdobjem 2. svetovne vojne, ko je bil viadukt vnovič lažje poškodovan, ter ga zaključil z opisom vzdrževalnih del in utrjevanjem v modernejši dobi ter pomenu, ki ga ima kot edinstven tehnični spomenik na slovenskih tleh.

Prvo obdobje zajema tudi pridobitev dovoljenja za gradnjo, ki sta ga pridobili podjetji Redlich und Berger z Dunaja in Sard-Lenassi iz Gorice. Prvo je bilo zadolženo za gradnjo osrednjega loka, drugo pa za oba priključna dela.¹⁵² Na začetku je gradbenikom največjo težavo predstavljala smaragdna reka Soča, ki do njihovih ambicij ni bila niti najmanj prijazna. Vodostaj reke je namreč precej nepredvidljiv, razlika med najvišjo in najnižjo ravni pa je na takratnem gradbišču znašala 8,6 metra, kar je predstavljalo očitno težavo. Svojo moč je reka pokazala že med samimi pripravi na gradnjo, ko je novembra 1904 odnesla delovni oder na sredini reke, namenjen gradnji podpornega stebra za oder, s pomočjo katerega so nato zgradili znameniti lok.¹⁵³ Deroča voda je odnesla precejšnjo količino gradbenega materiala, predvsem

¹⁵¹ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 65.

¹⁵² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 41.

¹⁵³ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 66.

lesa, v vrednosti 90.000 avstrijskih kron. Prav omenjeni steber, ki je v poznejših fazah podpiral gradbeni oder, je iz gradbenega vidika izredno zanimiv. Postavljen je bil namreč na sredini struge (zato seveda nikakor ne čudi, da so bile priprave na njegovo gradnjo zelo podvržene nevarnosti deroče vode), njegovi temelji pa so bili vkopani kar 9 metrov pod najnižjo ravnijo reke. Od tu seveda ni več daleč do vprašanja, kako so to naredili? Kot navajajo nekateri strokovni viri, so za dela pod vodno gladino uporabili poseben leseni keson, spuščen z uporabo stisnjenega zraka – v katerega so nato napolnili beton – in seveda delavce potapljače.¹⁵⁴ Poleg gradnje podpornega stebra v reki pa so težave predstavljali tudi temelji za oba opornika loka oziroma glavna nosilna stebra. Nosilnost tal je bila precej manjša, kot so pričakovali, predvsem pa se je to pokazalo pri temeljenju na levem bregu reke, kjer je bil konglomerat zelo razpokan in lomljiv. Podlago so zato zalili s cementnim mlekom in s tem nekoliko ublažili nestabilnost in krhkost terena.¹⁵⁵ Temelj opornika na levem bregu je bil dokončan konec leta 1904, na desnem pa marca 1905. V temelje so vgradili velike količine betona, kar se kaže tudi v debelini obeh betonskih plošč na obeh straneh loka, ki znaša 220 centimetrov. Da bi bilo vse skupaj še trdnjše, so vse skupaj dopolnili z vgradnjo 102 ton jeklenih podpornih profilov. Inženirji so ob utrjevanju in temeljenju predvideli obremenitev temeljev na 15.000 ton.¹⁵⁶ Seveda pa pri gradnji niso potrebovali zgolj temeljev, temveč tudi podporni oder, ki so ga izdelali iz lesa. Pri tem je šlo za gromozansko leseno konstrukcijo, za katero so porabili 1161 kubičnih metrov lesa in 75 ton železa.¹⁵⁷ Do takrat in od takrat naprej ni več nihče izdelal tako velike in kompleksne lesene odrske konstrukcije za gradnjo kamnitega mostu. S tem je solkanski viadukt porušil še en mejnik oziroma rekord.¹⁵⁸ Gradbeni material, predvsem kamnite kvadre školjčnega apnenca različnih velikosti, namenjenega gradnji glavnega loka, so večinoma uvozili iz kamnoloma Cava Romana pri Nabrežini.¹⁵⁹ Za gradnjo obeh pristopnih delov pred glavnim lokom so kamen pridobivali iz kamnolomov v bližini samega gradbišča.¹⁶⁰ Kamnite kvadre so zložili na začasno odlagališče ob samem delovišču in nato začeli z zidanjem na osmih mestih hkrati. Takšen postopek je bil nujen, saj so s tem konstrukcijo enakomerno obremenili in preprečili morebitno porušitev odra, ki bi bil lahko posledica napačnega zlaganja kvadrov od temeljev proti temenu.¹⁶¹ Za izgradnjo tehnično zahtevnega kamnitega loka so porabili 18 delovnih dni in zanj

¹⁵⁴ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 67.

¹⁵⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 41.

¹⁵⁶ Prav tam.

¹⁵⁷ Prav tam.

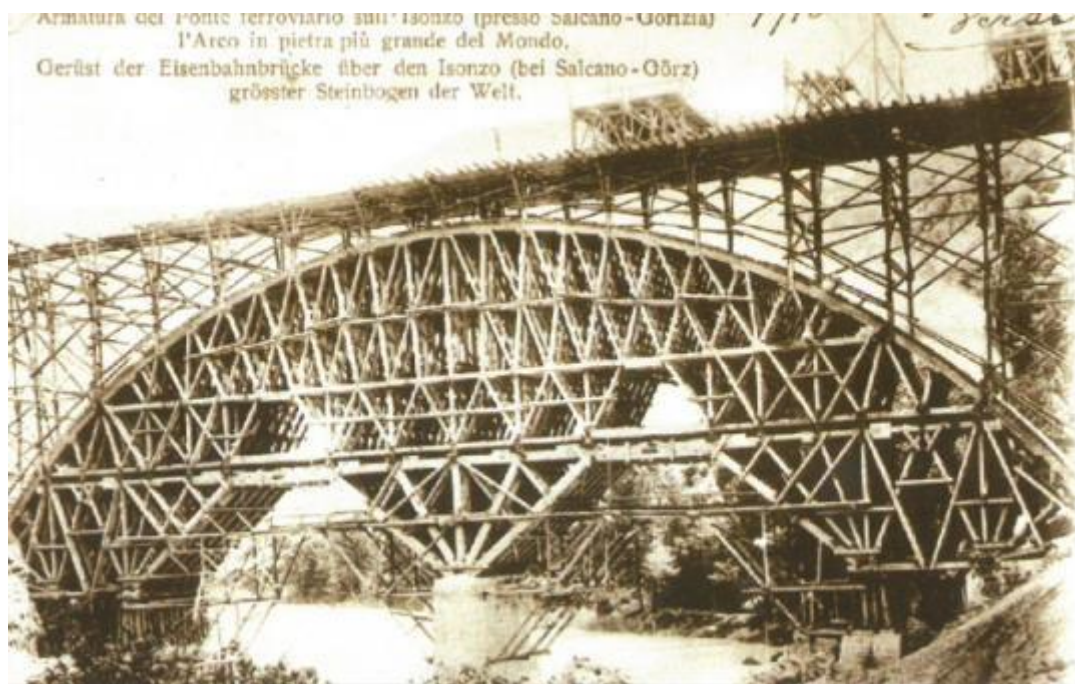
¹⁵⁸ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 67.

¹⁵⁹ Prav tam.

¹⁶⁰ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 93.

¹⁶¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 42.

porabili 1960 kubičnih metrov kamnitih blokov z razponom velikosti od 0,3 do 0,8 kubičnega metra.¹⁶² 8. avgusta 1905 so tako že začeli podirati leseni oder, kar je trajalo pičlih 5 ur! Pri tem so uporabili že omenjeno Zufferjevo napravo za zniževanje odra, s posebnimi lesenimi gredami, ki smo jo spoznali že pri obravnavi viadukta Vintgar.¹⁶³ Poleg odra je bilo treba odstraniti še zidani steber v strugi reke Soče, kar so izvedli s pomočjo štirih min, ki so steber demolirale vse do dna rečne struge.¹⁶⁴ Razodranje je po tem postopku potekalo zelo hitro, ob odstranitvi pa se je most posedel za pričakovanih 6 milimetrov. Prav s tem je povezana zanimiva zgodba, ki nam pokaže, kakšno odgovornost so nase prevzeli inženirji ob gradnji takšnih objektov. Anekdota namreč pravi, da je inženir glavnega loka preizkus mostu spremljal s pištolo, s katero bi si vzel življenje, če bi bile spremembe loka ob obremenitvi večje, kot je bilo predvideno!¹⁶⁵ Ali je zgodba resnična ali ne naj presodi vsak sam, vsekakor pa takšne anekdote pozitivno prispevajo k mitskemu statusu solkanskega viadukta ...



Fotografija velikanskega lesenega podpornega odra, ki so ga uporabili pri gradnji znamenitega kamnitega loka (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 66).

¹⁶² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 43.

¹⁶³ Humar, Gorazd. (1996). *Kamniti velikan na Soči*. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 131.

¹⁶⁴ Prav tam, str. 131.

¹⁶⁵ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 93.

Po končanju glavnega dela, znamenitega kamnitega loka, so se gradbeniki po hitrem postopku lotili še ostalih del. Pozidali so sekundarne razbremenilne loke, izdelali čelne zidove, dokončali oba glavna podporna stebra, izvedli protierozijsko zaščito brežin in uredili okolico nekdanjega gradbišča. Zlasti zaščita pred udarno močjo vodne erozije je pri takšnih objektih izjemno pomembna, zato so solkanski viadukt pred otvoritvijo proge opremili s kamnito tlakovanimi brežinami.¹⁶⁶ Pred tem je bila opravljena tudi hidroizolacija oziroma zaščita gradbenega materiala pred pronicanjem padavinske vode v notranjost konstrukcije objekta. Slednje so izvedli po t. i. Leiss-Zufferjevem postopku, kjer je zaščita narejena iz sloja asfalta, jutaste tkanine in prekrivnega betonskega sloja.¹⁶⁷ Zaradi pomembnosti samega objekta sta bili na obeh straneh zgrajeni tudi dve utrjeni stražarnici. Stražarnica na desnem bregu Soče pod Sabotinom je bila večja, troetažna z dvema kontrolnima stolpoma, strelnimi linami in bivalnim prostorom. Sprejela je lahko več kot 15 vojakov.¹⁶⁸ Čeprav je šlo pri objektu za izredno zahtevno gradnjo, pa so osnovna gradbena dela zaključili že leta 1905.¹⁶⁹ Prvi preizkus viadukta so izvedli 4. aprila 1906 po končanju še zadnjih zaključnih gradbenih del.¹⁷⁰ Stroški so bili izredno visoki, tako da je s ceno 1,1 milijona avstrijskih kron dosegel še cenovni rekord pri gradnji železniških viaduktov takratnega časa.¹⁷¹ Tri mesece in petnajst dni po prvi obremenilni vožnji je sledila slavnostna otvoritev celotne trase, ki jo je izvedel avstrijski prestolonaslednik Franz Ferdinand. Vlak se je ob tej priložnosti ustavil na viaduktu, preko katerega se je prestolonaslednik odpravil peš.¹⁷² Po prečkanju je pozdravil še odgovorne inženirje, med katerimi je vredno izpostaviti predvsem inženirja Rudolfa Jaussnerja in Leopolda Örleya, ki sta bila zaradi zaslug odlikovana z nazivi častnih doktorjev visoke tehnične šole na Dunaju.¹⁷³ Tako je lahko v naslednjih tednih promet po celotni trasi gladko stekel, nihče pa ni pričakoval, da tako progo kot viadukt čakajo težki in kruti časi ...

¹⁶⁶ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 165.

¹⁶⁷ Prav tam, str. 164.

¹⁶⁸ Prav tam, str. 68.

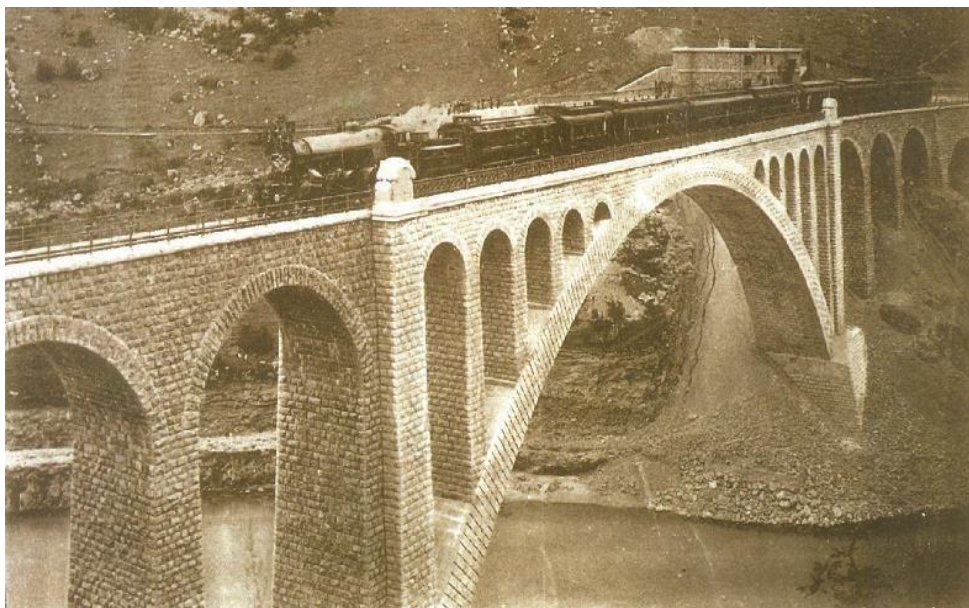
¹⁶⁹ Prav tam.

¹⁷⁰ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 42.

¹⁷¹ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 68.

¹⁷² Prav tam, str. 70.

¹⁷³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 42.



Ob otvoritvi proge je kamnito mojstrovino prečkal tudi dvorni vlak (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 71).

Podrobneje bom o vlogi bohinjske železnice v 1. svetovni vojni pisal v posebnem poglavju, a je vsekakor treba omeniti, da je bil solkanski viadukt med vojno izredno pomemben objekt, kar seveda dokazuje tudi njegova podoba po koncu vojne. Že začetki bojov na Soški fronti so izrazito spremenili namembnost same proge, ki je začela služiti zgolj vojaškim namenom. Seveda je bil v to vključen tudi obravnavani objekt, ki je ležal le streljaj stran od glavnih frontnih linij. Pomembnost samega mostu, kot enega glavnih predelov oskrbovalne železniške žile, so spoznali tudi v avstrijski vojski, zato so objekt primerno zavarovali z bodečo žico, čuvajnice pa spremenili v bunker.¹⁷⁴ Spremembo je doživela tudi zgornja stran mostu, kjer so raven tal izenačili z višino tirnic, kar je omogočalo vožnjo vozov in drugih vojaških vozil na drugo stran reke Soče. Kljub temu pa so vojaki za prehod preko reke največkrat uporabljali viseči most, ki je bil napeljan le nekaj metrov stran od viadukta.¹⁷⁵ Boji na Soški fronti, ki so v njegovi bližini neusmiljeno potekali med letoma 1915 in 1916, ga sprva niso drastično poškodovali. To je morda celo nekoliko presenetljivo, če vemo, kako se je bitka razplamtela prav na območju Sabotina in Sv. Gore.¹⁷⁶ Glede na stanje na bojišču leta 1916, ko je italijanska vojska v bojih izrazito napredovala, bi morda pričakovali, da so objekt porušili slednji, a je tempo bojev habsburško stran prisilil v gromozansko in nujno žrtev, ki pa pravega učinka ni imela. Zaradi pritiska italijanske vojske se je bila habsburška armada prisiljena umakniti na levi breg reke Soče. Da bi svoje položaje zavarovali in preprečili napredovanje sovražnim silam, so

¹⁷⁴ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 72.

¹⁷⁵ Prav tam.

¹⁷⁶ Prav tam.

v noči iz 8. na 9. avgust, natančneje ob 2.40 ponoči, razstrelili sredinski del viadukta.¹⁷⁷ 930 kilogramov eksploziva je tako poskrbelo, da je le desetletje star presežek železniškega gradbeništva neslavno strmoglavil v krvavo rdeče odtenke obarvano smaragdno reko ...¹⁷⁸

To dejanje pa seveda nikakor ni zadržalo nasprotnikov, ki so, kljub porušenemu viaduktu, na drugi breg prišli že v naslednjih dneh. Območje objekta je bilo pod italijanskim nadzorstvom praktično vse do 12. soške bitke in velikega preobrata, ko so združene avstrijsko-nemške čete potisnile nasprotnike globoko na današnje italijansko ozemlje in ob tem vnovič zasedle deželno prestolnico Gorico.¹⁷⁹ Ko je habsburško-nemška vojaška naveza s prebojem fronte pridobila pomembno prednost, je bilo treba, zaradi oskrbe in vzdrževanja novonastalega stanja, utrditi tudi povezave zaledja in bojne črte. Pomembno vlogo je imela pri tem tudi vzpostavitev železniškega prometa, za kar je bil zadolžen stotnik Alphons von Ruttner. S pregledi in delom so začeli že jeseni 1917, ko so se odločili, da bodo porušen viadukt popravili s tehniko Roth-Waagnerjeve konstrukcije.¹⁸⁰ To je bila začasna vojaška premostitev, ki jo je bilo treba nekoliko prilagoditi zahtevnim razmeram, predvsem širini struge, ki jo je premostila. V ta namen so jekleno konstrukcijo nekoliko ojačali na spodnjem in zgornjem delu, prilagodili pa so tudi ostanke starega viadukta na obeh bregovih reke Soče. Na ohranjenih delih je bilo treba namreč urediti ležišča novega osrednjega predela ter odstraniti tirnice in ograjo, ki je ovirala namestitev začasne jeklene konstrukcije.¹⁸¹ Montaža obsežnega jeklenega dela pa je zahtevala tudi veliko logističnih spremljevalnih aktivnosti. Dele so najprej pripeljali po Pontebbani (železnici, ki povezuje Trbiž in Videm) na goriško postajo Südbahnhof, ki je danes glavna železniška postaja v mestu. Od tam so speljali 12 kilometrov dolgo začasno ozkotirno železnico vse do levega brega Soče. Za kako velike količine gradbenega materiala gre, nam veliko pove dejstvo, da je skupna masa vsega tovora dosegla okoli 4000 ton. Ker pa so dela potekala na obeh straneh reke, so morali nekaj gradbenega materiala pripeljati tudi na desni breg. To so najprej naredili s splavom, kasneje pa so za ta namen zgradili žičnico, ki je dnevno zmogla prevoziti okoli 50 ton tovora.¹⁸² Na gradbišču so dela opravljale večje skupine vojakov, predvsem obsežna oddelka inženircev, specializiranih za gradnjo mostov. Oba skupaj sta štela okoli 210 vojakov in 10 oficirjev. Poleg tega je pri gradnji sodelovala tudi manjša skupina 47 vojakov pod vodstvom že

¹⁷⁷ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 93.

¹⁷⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 43.

¹⁷⁹ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 76.

¹⁸⁰ Prav tam, str. 77.

¹⁸¹ Prav tam.

¹⁸² Prav tam.

omenjenega stotnika von Ruttnerja. Celotno gradbeno zasedbo je dopolnjevala tudi skupina vojnih ujetnikov in 50 delavcev podjetja Redlich und Berger, ki je objekt desetletje prej tudi gradilo.¹⁸³ Delavci so bivali praktično ob gradbišču, za kar so postavili 12 lesenih barak na levem in 8 na desnem bregu reke. Zanimiv je bil tudi dovod pitne vode na desni breg, kar so rešili s pritrditvijo vodovodne cevi na jekleno vrv, speljane preko Soče.

Razporeditev delavcev na oba bregova reke je bila nujna, saj je gradnja potekala s približevanjem oziroma dograjevanjem konstrukcije z obeh strani. Gre za t. i. konzolni način gradnje jeklene konstrukcije, ki je, zaradi težavne lege mostu, v dolžino merila dolgih 183 metrov. Po spojitvi, ko so demontirali protiutežna dela konstrukcije na obeh straneh, je celotna premostitev merila le še 93 metrov.¹⁸⁴ Pri približevanju je pomembno vlogo odigrala tudi obtežitev obeh kasneje demontiranih delov, ki je preprečevala prevrnitev konstrukcije. Postopno zbliževanje z obeh strani je pokazalo, da se bosta obe polovici zbližali na 15 centimetrov, kar je nekoliko presehalo pričakovano vrednost. V ta namen so morali z dvema hidravličnima napravama potisniti izredno težko desno polovico konstrukcije proti levemu bregu, kar je omogočilo uspešno spajanje 27. februarja 1918.¹⁸⁵ Po nekaj manjših obnovitvenih delih, ki so bili posledica eksplozije razstrelitve med umikom avstrijske vojske, je bil začasno obnovljen objekt preizkušan 24. aprila 1918. S hitrostjo 40 km/h, ki je drastično presehalo tisto, s katero so vlaki preko jeklene konstrukcije vozili kasneje, je bil preizkus zaključen, objekt pa je bil iz rok avstrijske vojske predan državnim železnicam. Promet preko začasnega viadukta je tako lahko stekel, če vožnji z 2 km/h sploh lahko rečemo vožnja. Šlo je namreč za premikanje, ki ga je redno spremljal tudi kontrolor. Takšni ukrepi so bili nujni, saj so se inženirji bali, da bi občutljivi vijačni spoji lahko popustili. Pregledi le-teh so sledili vsakemu prevozu vlaka, katerih kompozicija je bila strogo predpisana (npr. prepovedana je bila vožnja dveh lokomotiv čez viadukt hkrati).¹⁸⁶ Čeprav je to obdobje v zgodovini solkanskega viadukta nekoliko spregledano, pa na pomembnost te izredno hitre in učinkovite obnove kaže tudi obisk cesarja Karla I. Habsburško-Lotarinškega, ki je gradbišče obiskal že v začetku aprila 1918.¹⁸⁷

¹⁸³ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 77.

¹⁸⁴ Prav tam, str. 79.

¹⁸⁵ Prav tam.

¹⁸⁶ Prav tam.

¹⁸⁷ Prav tam.



Prva svetovna vojna je viaduktu prinesla hude poškodbe ... (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 75)



...in zaradi pomembnosti tudi hitro začasno obnovo. Za ta namen so preko struge zgradili Roth- Waagnerjevo jekleno konstrukcijo (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 76).

Po koncu 1. svetovne vojne, ko je del današnjega slovenskega ozemlja pripadal Italiji, je bohinjska železnica do Podbrda prišla pod upravo italijanskih državnih železnic. Tako je obnova solkanskega viadukta postala domena videmske gradbene sekcije tržaškega oddelka italijanskih železnic. Pojavilo se je več načrtov, ki so zajemali kar tri različne gradbene tehnike. V poštev so tako prišle obnove s postavitvijo novejših in trajnejših jeklenih konstrukcij, gradnjo z več ožjimi loki in stebri v sami strugi reke Soče ter obnova širokega loka s pomočjo novejših tehnik iz armiranega betona ali kamnitih blokov.¹⁸⁸ Kot prva je odpadla odločitev o opustitvi načrta obnove z novejšo jekleno konstrukcijo, za katero so inženirji ugotovili, da bi neprimerno obremenila temelje ohranjenih delov nekdanjega viadukta, ki bi zaradi tega lahko začeli drseti proti reki. Enako neprimerna je bila tudi rešitev z večjim številom stebrov v strugi reke, saj bi takšno rešitev resno ogrožala naraščajoča deroča voda. Popolnoma drugačna je bila rešitev iz armiranega betona, ki je kamniti gradnji predstavljala resnejšo in cenovno ugodnejšo alternativo. Zelo resna ponudba je prišla s strani podjetja tržaškega inženirja Mazonara, ki je jasno predstavil načrt obnove loka v vrednosti 1,6 milijona italijanskih lir. Glede na to, da je bila takšna tehnika takrat že precej uveljavljena, je odločitev za obnovo v rezanem kamnu še danes dokaj nejasna. Morda je k temu res pripomogla neestetičnost, ki bi jo predstavljal betonski lok med dvema kamnitima pristopnima viaduktoma, izredno zanimiva pa je tudi različica, ki predvideva, da je pri obnovi viadukta šlo za preprost prestiž italijanskega zmagovalca nad avstrijskimi poraženci v 1. svetovni vojni. Z gradnjo iz rezanega kamna najbi po predvidevanjih nekaterih raziskovalcev želela Italija dokazati, da je prav tako dobra kot njena premagana sovražnica.¹⁸⁹ Morda je v tem tudi zno resnice, saj otvoritvena slovesnost, ki se ji bom posvetil nekoliko kasneje, dokazuje, da pri gradnji ni šlo zgolj za preprosto obnovo. Kakor koli že, odločitev je padla in treba je bilo izbrati novega izvajalca del. Z najboljšo ponudbo se je izkazalo milansko podjetje Attilo Ragazzi, ki je hitro po sprejetju končnih načrtov, 1. junija 1925, začelo z gradnjo.¹⁹⁰ Veliko prednost je predstavljala še vedno ohranjena Roth-Waagnerjeva konstrukcija, ki je omogočala prečenje reke kljub obsežnim gradbenim delom pod njo. Izvajalci del so morali vnovič postaviti kolosalno leseno konstrukcijo, sidrišče zanjo pa so želeli poiskati v že davno miniranem stebru v globini struge. Spopadali so se tudi s popolnoma enako težavo kot avstrijski gradbeniki 20 let pred tem, deročo reko Sočo, ki jih je prisilila v gradnjo nekoliko drugačnega gradbenega odra. Slednji je imel obliko polkroga in ni

¹⁸⁸ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 82.

¹⁸⁹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 94.

¹⁹⁰ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 43.

imel sredinskega stebra, kar je pomenilo večjo varnost pred uničujočo močjo reke.¹⁹¹ Gradnja spremenjenega odra se je začela 1. junija 1926 in trajala dober mesec. Oder, ki ga je zgradilo zgolj 16 tesarjev, je bil sestavljen iz 650 kubičnih metrov smrekovega lesa, težavni sredinski del nad samo strugo pa je bil s preostankom odra povezan z jeklenimi vrvmi.¹⁹² Po postavitvi odra so 20. avgusta 1926 začeli z gradnjo novega loka iz rezanega kamna. Tokrat so kamnite bloke večinoma dobili iz kamnoloma Chiampo pri Vicenzi, končno število vseh vgrajenih kvadrov pa je znašalo 4533. Zadnji izmed njih je bil v ležišče položen 9. decembra 1926. Kamnite kvadre, ki so jih na posebnem obdelovalnem prostoru oštevilčili in do gradbišča pripeljali z 2 kilometra dolgo ozkotirno železnico, so kasneje s posebno žičnico dvignili in prenesli natančno do mesta vgradnje.¹⁹³ Pri gradnji so vrzeli med bloki zapolnili z malto, proizvedeno v leta 1921 ustanovljeni Cementarni Anhovo, ki je danes največja slovenska cementarna.¹⁹⁴ Lok, ki je bil dokončan v 3 mesecih in 20 dneh, je gradilo zgolj 5 zidarjev in 15 pomočnikov, kar je glede na velikost objekta impresiven podatek.¹⁹⁵ Po stvaritvi novega loka je gradbince čakalo več dela, kot so ga imeli njihovi avstrijski stanovski kolegi 11 let pred tem. Poleg spuščanja odra je delavce čakala tudi demontaža še vedno nameščene Roth-Waagnerjeve konstrukcije. Kot prvo so tako odstranili delovni oder, ki je bil, tako kot njegov predhodnik, nameščen na posebne vijačne naprave, ki so bile razporejene na levi in desni strani odrskega loka. Slednje je zagotovilo enakomerno spuščanje podpore novega loka, ki se je, tako kot prejšnji, po razodranju posedel zgolj za 6 milimetrov. Celotni postopek, ki je trajal 2 dni, si je ogledala kopica vidnih predstavnikov državnih železnic in sodelujočih podjetij. Prisoten je bil tudi inženir Ferruccio Voghera, vodja sekcije za dela na državnih železnicah v Vidmu in predstavnik Državnih železnic, inženir Polsoni iz Rima.¹⁹⁶ Pred otvoritvijo je gradbenike čakala še ena naloga, odstranitev začasne jeklene konstrukcije, ki je svojo nalogo opravljala častitljivih 9 let. Demontaža 600 ton težke premostitve je bila plod tehtnih izračunov, s katerimi so inženirji poskrbeli, da med deli ne bi bila ogrožena novogradnja. Na vsak način so se gradbeniki želeli izogniti naslonitvi celotne konstrukcije na lok viadukta, kar bi lahko povzročilo resne preobremenitve. V ta namen so sezidali dve prečni steni nad lokom in z dvema jeklenima profiloma utrdili prostor med konstrukcijo in novozgrajenima prečnima stenama. S tem so zagotovili enakomeren pritisk, ki je bil razporejen zgolj na nove zidove in oba glavna nosilna

¹⁹¹ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 89.

¹⁹² Prav tam, str. 96.

¹⁹³ Prav tam, str. 100.

¹⁹⁴ Prav tam, str. 85.

¹⁹⁵ Prav tam, str. 102.

¹⁹⁶ Prav tam, str. 103.

stebra kamnitega viadukta. Po zavarovalnih ukrepih so tako začeli z demontažo zgornjih in vmesnih delov ter proti koncu tudi ostalih delov konstrukcije, pri čemer so najprej odstranili osrednje predele na najbolj tveganem področju viadukta (torej na sredini nad lokom) in postopoma demontirali še preostale dele proti obema pristopnima viaduktoma.¹⁹⁷ Dela, ki so potekala med 15. julijem in 8. avgustom leta 1927, so objekt pripravila na slovesno otvoritev, ki je potekala točno 11 let po rušitvi njegovega predhodnika. Seveda čas še zdaleč ni bil naključen, saj so oblasti s tem želele počastiti zmago italijanskih enot v 1. svetovni vojni. 8. avgusta 1927 je viadukt, ob prisotnosti savojskega nadvojvode Emanueleja Filiberta D'Aoste in italijanskega prometnega ministra Giannija Constanza, zasijal v polnem fašističnem sijaju. Oba glavna stebra sta imela na vsaki strani štiri metre visoki okrasni fašistični znamenji, ki sta bili vlti iz bronastih avstrijskih topov. Znano je, da so v spomin padlim italijanskim vojakom v Sočo spustili tudi venec.¹⁹⁸ Šlo je za izrazito simboliko, v luči katere dobijo pomisleki o razlogih za gradnjo novega kamnitega viadukta popolnoma drugačen pomen, ki seveda nikakor ni povezan s samo gradbeno tehniko. V takšnem stanju je viadukt dočakal tudi 2. svetovno vojno. V tem vmesnem obdobju so težave predstavljale le manjše razpoke, ki so se pojavile v letih po obnovi, kar je zahtevalo redno in sistematično opazovanje. Kot v 1. je imel viadukt tudi v 2. svetovni vojni izredno pomembno oskrbovalno vlogo, kar so spoznale tako italijanske oblasti kot nemški okupator po letu 1943. Zaradi tega je bil viadukt kot eden izmed najpomembnejših objektov na celotni progi zelo zavarovan. Najprej so resno grožnjo predstavljale le partizanske diverzantske akcije, ki so promet po bohinjski progi večkrat zaustavile, a solkanskega viadukta niso resno ogrozile. Popolnoma drugačno nevarnost pa so zato predstavljali zavezniški letalski napadi proti koncu vojne, ki so se okrepili predvsem na prehodu iz leta 1944 v leto 1945. Viadukt je bil kar petkrat neuspešno bombardiran, za kar se lahko zahvali izredno zaščiteni legi med pobočji hribov.¹⁹⁹ To je zavezniška letala prisililo, da so letela višje, kar je imelo posledice v manjši natančnosti.²⁰⁰ Uspeh so zavezniki dosegli šele v zadnjem napadu 15. marca 1945, ko je bil viadukt končno zadet. Zanimivo je, da sta bili obe stražarnici ob viaduktu porušeni že v napadih pred tem, saj so zavezniki pri bombardiranju uporabljali tudi bombe, težke do 600 kilogramov. Prav zaradi tega lahko rečemo, da je imel most med vojno pravo srečo, da ga tudi zadnji napad ni močnejše prizadel. Ko je ob 12.10 skupina zavezniških letal spustila večjo količino bomb, je ena izmed

¹⁹⁷ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 106.

¹⁹⁸ Prav tam, str. 107.

¹⁹⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 44.

²⁰⁰ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 108

njih priletela v teme loka in ga (neeksplozivno) prebila.²⁰¹ Poškodba še zdaleč ni bila tako kritična, kar so dodobra izkoristili nemški vojaški inženirji, ki so objekt v naslednjih tednih in mesecih nujno potrebovali za potrebe obsežnejših vojaških premikov. V nekaj dneh je bila luknja zapolnjena z malto, zamenjanih 180 pragov in kamniti velikan je bil že 22. marca 1945 pripravljen za železniški promet.²⁰²

V stanju, ki je bilo neprimerno boljše kot tisto po 1. svetovni vojni, je objekt dočakal konec svojega drugega vojaškega spopada v neposredni bližini. Čeprav ga je bomba zgolj prebila, pa so bile posledice padcev težkega eksploziva v neposredno bližino vidne po natančnejšem pregledu, ki je sledil priključitvi Primorske k Jugoslaviji leta 1947. Da poškodbe kljub vsemu niso bile tako mile, nam pove tudi dejstvo, da je bila hitrost omejena na 20 km/h.²⁰³ Čeprav je zavezniška uprava naredila nekaj manjših obnovitvenih del na viaduktu, pa je do večje sanacije prišlo šele 8 let po koncu vojne, ko je obnovo izvedlo domače podjetje SGP Gorica.²⁰⁴ Žal pa je bila tudi ta obnova premalo, da bi zaustavili nastajanje razpok, ki so se začele kazati že na začetku 60. let. Največjo nevarnost je predstavljala vedno večja nestabilnost tal, ki je resno ogrozila del opornika priključnega viadukta na levem bregu reke Soče. Poslabšano stanje v tleh je imelo več razlogov, vsekakor pa zato ni bila kriva zgolj 2. svetovna vojna. Veliko vlogo pri tem so imele tudi spremembe v sami strugi reke, kar je spremenilo režim podtalnice in se izrazilo v izpiranju zemljine izpod temeljev viadukta.²⁰⁵ Vse skupaj je klicalo po obsežnejših delih, kar so spoznale tudi takratne oblasti, ki so se po nekaj manjših obnovitvah lotile resne sanacije na začetku sedemdesetih let. Na nujnost je nedvomno kazala tudi omejitev hitrosti, ki je zaradi naraščajoče nevarnosti padla na 5 km/h, kar komaj presega hitrost, ki so jo vlaki dosegali v času začasne Roth-Waagnerjeve konstrukcije ob koncu 1. svetovne vojne.²⁰⁶ Dela so potekala po resnih študijah in analizah, ki jih je izvajal zavod za raziskavo materialov in konstrukcij – ZRMK iz Ljubljane.²⁰⁷ Med drugim so zajemala pregrupacijo zemeljskih mas, razbremenitev pobočja in obtežitev dela plazu ob Soči, delno ureditev rečnega toka ter protierozijsko zaščito brežine.²⁰⁸ Uspešno izvedena dela so znova dvignila hitrost na viaduktu, ki pa je, kljub pogostim sanacijskim delom, še vedno omejena na 50 km/h.²⁰⁹ Ker je mogoče pri takšnem objektu vedno

²⁰¹ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 110.

²⁰² Prav tam.

²⁰³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 44.

²⁰⁴ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 111.

²⁰⁵ Prav tam.

²⁰⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 44.

²⁰⁷ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 112.

²⁰⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 44.

²⁰⁹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 97.

računati na težave, ki so lahko povezane s samo konstrukcijo ali okoliškimi gradnjami, se je skupščina občine Nova Gorica leta 1985 odločila, da viadukt zaščiti kot tehnični spomenik. Pristojnost nad deli, povezanimi z njim ali ob njem, je tako pridobil Zavod za varstvo naravne in kulturne dediščine Nova Gorica.²¹⁰ Vsekakor si večkrat opisani, fotografirani in obravnavani solkanski velikan zasluži takšno pozornost, saj se lahko le peščica železniških prog na svetu pohvali z gradbenim dosežkom, ki presega vse druge v svoji kategoriji.



Za izdelavo novega kamnitega viadukta so italijanski gradbeniki vnovič izdelali leseno odrsko konstrukcijo. V času gradnje je promet še vedno potekal preko začasne Roth-Waagnerjeve konstrukcije (Kamniti velikan na Soči, str. 102).

²¹⁰ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 116



Zaradi svoje markantnosti je viadukt še danes fotografska tarča številnih ljubiteljev železnic. Zelo zaželeno so fotografije posebnih železniških kompozicij, kot je muzejski tovorni vlak z dvema parnima lokomotivama (fotografija: Marko Obid).

11. OBDOBJE SVETOVNIH VOJN

Železnice se skozi zgodovino niso izkazale le pri prevozu civilnega prebivalstva in tovora, temveč tudi pri uporabi v vojne namene. To je bilo predvsem pomembno pri večjih premikih vojaških sil, katerim je železnica omogočala dokaj preprosto premikanje na velike razdalje. Še pomembnejše pa je bilo, če se je železniška povezava znašla v neposredni bližini frontne črte, saj je to predstavljalo pomembno prednost pri oskrbi čet na bojnem polju. Tudi na primeru bohinjske železnice je bilo podobno, saj je v svoji bližini doživela in na srečo tudi preživela dve dolgotrajni vojni, pri čemer je v prvi svetovni vojni odigrala pomembno vlogo zaradi neposredne bližine Soške fronte. Tudi druga svetovna vojna ji nikakor ni prizanašala, saj so se njenega pomena zavedali tako okupatorji kot zavezniki in domače odporne sile. Bolj kot sama prizadetost med obema svetovnima vojnama pa je skrb vzbujajoče dejstvo, da po povojnem obdobju nikoli več ni doživela takšnega sijaja, kakršen ji je bil namenjen ob izgradnji. A vrnimo se na začetek, k vojni, katere povod je bil prav umor tistega, ki je progo slovesno odprl ...

O natančnem poteku 1. svetovne vojne in bojih na naših tleh je bilo v literaturi že veliko napisanega. Prav zato se mi zdi, da bi bilo obnavljanje vsega popolnoma nepotrebno. Vsekakor pa njen izbruh ni drastično vplival na promet po bohinjski progi.²¹¹ Bitke na frontah so potekale daleč od njene trase, tako da je slabo leto promet po progi potekal dokaj nemoteno. Ključno vlogo pri tem je seveda odigrala nevtralnost Kraljevine Italije, ki je diplomatsko čakala na vključitev v vojno na strani, ki bi ji ponudila več. A avstrijsko nezaupanje zahodni sosedi nikakor ni dovolilo tveganja, kar smo lahko videli že pri poglavju, kjer sem obravnaval načrtovanje druge železniške povezave s Trstom. Že takrat so avstrijski vojni strategji zahtevali, da proga ne sme potekati preblizu meje, kar bi lahko resno ogrozilo varnost te pomembne prometne žile. Tudi v času kratkotrajne italijanske nevtralnosti avstrijska vojska ničesar ni prepustila naključju, saj je bila Bohinjska proga resno zastražena že skoraj leto pred samim vstopom Italije v vojno. 26. julija 1914 so traso zastražile enote lovskega bataljona in črnovojniki (enote, sestavljene iz prestarih in premladih vojakov ter delnih invalidov).²¹² Vse se je drastično spremenilo 24. maja 1915, ko je Italija s podpisom Londonskega sporazuma vstopila v vojno na strani antantnih sil in si, v primeru njihove zmage, pridobila pravice do zasedbe večjih ozemelj Habsburške monarhije.

²¹¹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 152.

²¹² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 56.

To je seveda spremenilo tudi vlogo bohinjske železnice v 1. svetovni vojni, saj se je v njeni neposredni bližini odprla nova Soška fronta.²¹³ Za progo in prebivalstvo v ožji in širši okolici so se začeli hudi in kruti časi. Odprtje novega večjega bojišča je botrovalo selitvam okoliškega civilnega prebivalstva in hudo opustošenje ter prilagoditev frontnega zaledja za potrebe vojaških sil in bojevanja. Prilagoditve so doletele tudi železnico, po kateri je na mah zamrl potniški promet. Zadnji potniški vlak je po progi zapeljal 25. maja 1915, kasneje pa je uporaba popolnoma prešla v vojaške roke.²¹⁴ Direkcija državnih železnic v Trstu je bila zaradi nastanka nove fronte premeščena v Ljubljano in delno v Wells v Zgornjo Avstrijo. Popolnoma se je spremenila tudi upravna struktura železniških prog, ki so postale poseben oddelek pod vodstvom Vrhovnega vojaškega poveljstva.²¹⁵ Priprave na vojno v neposredni bližini so zahtevale gradnjo številnih novih stavb in premeščanje funkcij nekaterih pomembnih objektov v notranjost države. Tako so bile že na začetku na Jesenice in v Beljak premeščene naloge goriške kurilnice in vzdrževalne delavnice. V ta namen je bila jeseniška kurilnica razširjena, vzpostavili pa so tudi nekatere manjše vzdrževalne izpostave v Podmelcu, Štanjelu in Dutovljah.²¹⁶ Gradili pa niso zgolj stavb in prizidkov, temveč tudi popolnoma nove železniške povezave. Razlogi za to so bili različni, od oskrbovanja določenih oddelkov vojaških sil (to je bil najpogostejši razlog), do izogibanja frontni črti. Takšen primer je bila gradnja povezave med traso proge Jesenice–Trst in progo Gorica–Ajdovščina. Odcep, zgrajen leta 1916, se je od glavne proge odcepil pri postajališču Steske v bližini Branika ter se na ajdovsko progo priključil v bližini postaje Batuje. Zvezni lok, z dolžino 2,8 kilometra, je na svoji trasi prečil tri premostitve z dolžinami 92, 75 in 91 metrov.²¹⁷ Vse ostale železniške gradnje na tem območju pa so služile predvsem hitri oskrbi fronte ali odvozu ranjencev v zaledje. Krajša dograditev oziroma tirni podaljšek je bil zgrajen na območju čuvajnice pri Dutovljah, od koder je novozgrajeni tir potekal ob vznožju Trstelja in Fajtovega hriba.²¹⁸ Najpomembnejša medvojna povezava na glavni progi pa je bila zgrajena med nekdanj konkurenčnima železnicama, ki sta povezovali notranjost monarhije z največjim avstrijskim pristaniščem. Šlo je za vojaško povezavo med postajama Opčine Staatsbahnhof in Opčine Südbahnhof oziroma t. i. openski vojaški povezovalni tir, z dolžino 639 metrov, ki je povezal južno železnico s Transalpino. S tem sta bili obe pomembni železniški žili povezani, z njo pa so se izognili tudi obema večjima

²¹³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 56.

²¹⁴ Prav tam.

²¹⁵ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 45.

²¹⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 56.

²¹⁷ Prav tam.

²¹⁸ Prav tam.

postajama, kar je olajšalo odpravo pomembnega tovora na fronto. Kretnica je bila postavljena na bohinjsko železnico v bližini postaje Opčine Staatsbahnhof. Demontaža je sledila že leta 1920, saj je bila nekoliko daljša povezava med obema openskima postajama zgrajena že prej.²¹⁹ Posebno mojstrstvo v obdobju vojne je zagotovo predstavljala tudi gradnja oskrbovalnih ozkotirnih železnic. Gradnjo takšnih tipov prog so uporabljali na obeh bojujočih straneh. Že leta 1915 so posebno železnico na konjsko vleko zgradili med Bohinjsko Bistrico in Zlatorogom. Zaradi naraščajočih potreb fronte so kasneje povezavo utrdili in uvedli električno vleko. Širok nabor vlečnih vozil, na voljo jim je bilo kar 10 električnih lokomotiv, je prenovljeni ozkotirni progi omogočil kar 200 ton dnevnega prevoza.²²⁰ Najdaljša povezava te vrste, z dolžino 22 kilometrov, pa je bila zgrajena leta 1915 med Dutovljami in Kostanjevico na Krasu. Potekala je skozi Gabrovico, Komen, Sveto in Temnico. Vleka je bila motorna, na fosilna goriva (t. i. »bencinska proga«).²²¹ Podobna železnica je bila zgrajena tudi leta 1916 med Dutovljami, Krajno vasjo, Velikim Dolom, Tubljami, Brjem in Gorjanskim. Z gradnjo podobnih prog na širšem gravitacijskem območju bohinjske proge so povezali tudi Volčjo Drago in Gradišče, Opčine in Repentabor ter Idrijo in Trebušo.²²² Tovrstne gradnje pa niso bile zgolj domena avstrijskih, temveč tudi italijanskih inženirskih enot. Tudi oni so na območju fronte zgradili 27,8 kilometra dolgo ozkotirno progo, s katero so povezali Kobarid in Čedad. Železnica, ki je bila zgrajena med letoma 1915 in 1916, je najprej služila vojaškim namenom, za potniški promet pa so jo odprli šele 1. avgusta 1921.²²³ Promet je po njej potekal vse do leta 1932, ko je bila zaradi nerentabilnosti ukinjena.

Poleg gradenj novih povezovalnih in oskrbovalnih železniških žil so za potrebe vojne dogradili in razširili marsikatero postajno poslopje. Kot smo videli že pri opisu ozkotirnih prog, je pomembno prometno križišče postala vasica Dutovlje na Krasu, od koder sta vozili kar dve takšni progi. Poleg tega je ob tamkajšnji postaji stal tudi poseben tir za pretakanje vode iz vagonских cistern.²²⁴ Sprememba namembnosti določenih železniških poslopij je bila v obdobju vojne izredno pogosta praksa. Tako je postaja Štanjel proti koncu vojne dobila celo protiletalske topove za sestreljevanje italijanskih letal. Pomembno vlogo so imele postaje tudi pri hitrem prevozu ranjencev, za kar so bili ponekod zgrajeni posebni tiri. Takšni primeri so znani v Volčji

²¹⁹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 152.

²²⁰ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 58.

²²¹ Prav tam.

²²² Prav tam.

²²³ <http://www.trenidicarta.it/aperture.html> (Vpogled: 29. 10. 2018).

²²⁴ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 58.

Dragi in Ajdovščini.²²⁵ Znano je, da je bila za razkladalnišče uporabna vsaka ravnica ob progi, od koder so nato pripeljan material razvozili na najrazličnejše načine (s tovornjaki, žičnicami in vozovi). Ironično je, da je eno svojih najprometnejših obdobj bohinjska železnica doživela prav v tem času. Oskrbovanje frontne črte in same priprave na bitko so bili razlog, da je bil promet izredno živahen. O tem nazorno priča tudi podatek o količini vlakov iz časa priprav na preboj pri Kobaridu. Na razkladalne postaje naj bi v tem času prispelo kar 2445 vlakovnih kompozicij.²²⁶ V najprometnejšem obdobju, med 15. septembrom in 24. oktobrom 1917, je na končne razkladalne postaje na obrobju fronte prišlo kar 848 vlakov z vojniki in 972 vlakov z vojaškim materialom in opremo. Skupno je bilo pripeljanih okoli 100.000 vagonov, za kar so uporabili skoraj tretjino voznega parka celotne Habsburške monarhije!²²⁷ Dnevno so lahko raztovorili tudi do 50 vlakov, kar je imelo za posledico tudi izredno naporen delavnik železničarjev, ki so delali tudi več kot 50 ur.²²⁸

Bojna črta na Soški fronti se do 12. soške bitke ni bistveno premikala. Premiki so bili večinoma omejeni na kratke razdalje, kar se je poznalo tudi pri osvajanju ozemlja v okolici same proge. Ker je bila strategija avstrijske vojske predvsem obrambnega značaja, je preboj frontne črte pogosto terjal izredno visok krvni davek. Že ob prvi soški ofenzivi sta obe strani zasedli nekatere pomembne položaje ob progi. Tako je avstrijska vojska zasedla Kolovrat in s tem omogočila obstreljevanje nekaterih položajev v bližini Mosta na Soči. Ker pa je na drugi strani italijanska vojska prišla vse do Plav, je bil promet po celotni trasi praktično onemogočen. Končna postaja je tako postal Podmelec v Baški grapi, saj je bila proga od tod naprej v resni nevarnosti italijanskih topov.²²⁹ Kot zanimivost, iz vidika obravnave železnice in njene vloge v celotnem vojaškem spopadu, velja omeniti tudi 2. soško bitko. V tem času so namreč Italijani zasedli pomembno območje ob predoru Vrhulj v bližini kraja Plave. Sledila je izredno tvegana akcija avstrijske vojske, ki je Italijane iz položaja pregnala s pomočjo posebnega oklepnega vlaka, ki so ga imeli parkiranega v predoru pod Kostanjevico.²³⁰ To se je zgodilo v noči iz 11. na 12. september 1915, ko je oklepni vlak, sestavljen iz nekoliko predelane madžarske lokomotive MAV 377 in dveh oklepnih vagonov, po 11-kilometrski vožnji iz Gorice presenetil

²²⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 58.

²²⁶ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 156.

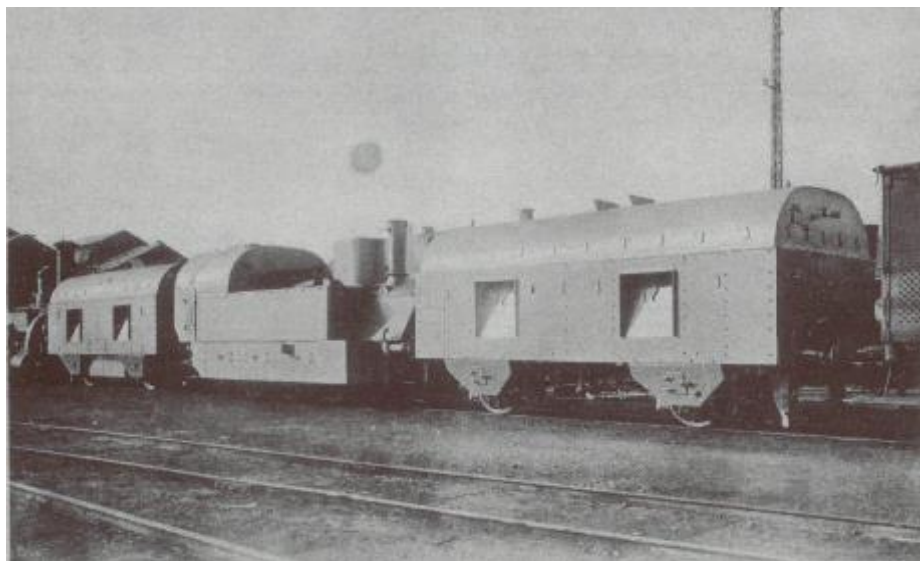
²²⁷ REJEC, Patricija. 2011. *Kako je Bohinjska proga vplivala na življenje prebivalstva v Baški grapi*: diplomsko delo. Str. 13. Vpogled: 29. 10. 2018.

²²⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 58.

²²⁹ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 154.

²³⁰ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 59.

italijanskega nasprotnika in osvobodil položaj.²³¹ Dogodek je vsekakor zelo zanimiv, predvsem zaradi neposredne uporabe železnice in železniškega vozila v vojaške namene.



Primer oklepnega vlaka avstrijske vojske (vir: Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah, str. 401).

Iz železniškega vidika je bila pomembna tudi 3. soška bitka. Pritisk italijanskih enot na obrambno črto avstrijske vojske je namreč prisilil slednje v dejanje, ki smo ga spoznali že v poglavju o solkanskem viaduktu. Podobna usoda je leto prej, leta 1915, doletela še en monumentalni objekt na bohinjski trasi – viadukt pri Ajbi. Čeprav gre tudi pri današnjem prenovljenem objektu za izredno lepo premostitev, je treba nujno omeniti, kakšen status je podrti objekt imel na državni in tudi mednarodni ravni. Veliko nam lahko pove že podatek, da je bil ob izgradnji najdaljši železniški kamniti viadukt preko vodne ovire na železnicah Habsburške monarhije. Z 242,5 metra dolžine je v takratnem času spadal med trojico najdaljših železniških kamnitih mostov na svetu.²³² Svoj primat bi, ob ohranjeni kamniti konstrukciji in nepoškodovanosti med obema vojnoma, zagotovo ohranil vse do današnjih dni, saj so v tistem času začeli gradnjo iz kamna opuščati. Kakor koli že, vojna stiska do takšnih gradbenih presežkov nima niti najmanjšega sočutja, zato je avstrijska vojska porušila prvi 40-metrski obok iz jeseniške smeri. S tem so popolnoma prekinili promet v spodnjem delu bohinjske železnice, po vojni pa je tudi ta objekt dobil začasno Roth-Wagnerjevo konstrukcijo.²³³

O največji poškodbi iz časa prve svetovne vojne, ki se je pripetila solkanskemu viaduktu, sem že pisal, poudariti pa je treba tudi časovni okvir in razloge za to dejanje. Govorimo torej o 6. soški bitki, ki je znana po tem, da so obrambni položaji avstrijske vojske na Sabotinu in v

²³¹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 154.

²³² Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 181.

²³³ Prav tam, str. 185.

Podgori popustili. Sledil je umik avstrijskih čet in prodor Italijanov, ki so z zasedbo deželne prestolnice Gorice doživeli enega večjih uspehov na Soški fronti. Čeprav so Avstrijci z razstrelitvijo osrednjega loka solkanskega viadukta neuspešno želeli preprečiti Italijanom prodor na drugi breg reke Soče, pa je imelo to dejanje za posledico zgolj odrezanost odseka med porušenima viaduktoma pri Ajbi in Solkanu.²³⁴ Topniški napadi, ki so potekali v krajih v okolici železnice, so razrušili veliko število kretniških postojank na postajah Avče, Plave, Kanal, Šmaver, Gorica, Volčja Draga in Šempeter pri Gorici.

Ožje frontno območje je med letoma 1915 in 1917 zajelo progo od postaje Most na Soči do Prvačine, tako da so vlaki na tem območju večinoma vozili ponoči, vse dokler granate niso porušile obeh že omenjenih viaduktov. Dokler proga ni bila resno razdejana, je vlak izjemoma pripeljal vse do Gorice.²³⁵ Čeprav zgodovinopisje 12. soško bitko opisuje kot najpomembnejšo in, zaradi kar 150 kilometrskega premika frontne črte, tudi najzanimivejšo bitko na Soški fronti, pa je slednja za opis bohinjske proge pomembna le zaradi miru, ki ga je prinesla v njeno okolico. Posledice vojne vihre so bile izrazite, saj je bil odsek med obema začasnim končnim postajama, Prvačino in Podmelcem, zelo poškodovan.²³⁶ Čeprav so inženirski oddelki začasno popravili nekatere objekte in kretnice, pa je takšna obnova omogočala le počasen prevoz za potrebe oskrbovanja zelo oddaljene frontne črte na reki Piavi in odvoz ranjenih ter izčrpanih vojakov.²³⁷ V začasno obnovljenem stanju je železniška proga dočkala tudi konec 1. svetovne vojne, prihodnost pa ji je, poleg razdelitve na dve državi, prinesla tudi kakovostno obnovo in prve motorne vlake na fosilna goriva.

²³⁴ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 154.

²³⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 59.

²³⁶ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 156.

²³⁷ Prav tam.



V 1. Svetovni vojni je avstrijska vojska pod pritiskom porušila tudi obok viaduktu pri Ajbi (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 185).



V bitkah Soške fronte so jo močno skupila tudi postajna poslopja. Na fotografiji porušena železniška postaja v Volčji Dragi (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 47).

Po razpadu Habsburške monarhije je 3. novembra 1918 italijanska vojska brez večjih naporov zasedla Trst ter kasneje, zaradi dejanskega razpada nekdanje skupne države, 4. novembra še Nabrežino, 6. novembra Divačo in 8. novembra železniško križišče pri Pivki. Prodrli so vse do železniške postaje Brezovica, kjer so utrdili svoj pridobljeni položaj.²³⁸ Rešitev poveljne razmejitve med novoustanovljeno državo Slovencev, Hrvatov in Srbov ter zaradi lažje mednarodne uveljavitve formirane Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev (krajše Kraljevine SHS) je bila mednarodno pravno določena 12. novembra 1920 v Rapallu. Dejansko je bilo območje bohinjske železnice do Podbrda zasedeno že takoj po vojni, stanje pa je bilo praktično potrjeno že novembra 1919, ko so v Podbrdo vkorakale italijanske čete.²³⁹ Več težav je bilo s severnim delom med Bohinjsko Bistrico in Jesenicami, ki je spadal pod nadzor nove države Kraljevine SHS. Znano je namreč, da so si Italijani na Pariški mirovni konferenci zelo prizadevali, da bi to območje prišlo pod njihovo ali vsaj avstrijsko upravo.²⁴⁰ Vprašanje t. i. jeseniškega trikotja, ki je obsegal območje od Bohinja, Planice, do Podrožce, je imelo izredno strateško težo, saj bi Italija z njegovo pridobitvijo dobila nemoteno zvezo z Avstrijo, brez vmešavanja novonastale državne tvorbe. Kljub temu pa je stanje ostalo v mejah, ki so se vzpostavile že pred konferenco. Za rešitev, ki je bila za jugoslovansko stran zelo ugodna, naj bi bil zelo zaslužen tudi srbsko-ameriški fizik in profesor Mihajlo Pupin – Idvorski.^{241 242}

²³⁸ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 296.

²³⁹ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 157.

²⁴⁰ Prav tam.

²⁴¹ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 297.

²⁴² Ta večkrat spregledana in za zgodovino tega področja izredno pomembna osebnost je v času razpadanja Avstro-Ogrske monarhije močno vplivala na razmejitve med Kraljevino Jugoslavijo in ostalimi okoliškimi državami. Svoj vpliv in položaj si je pridobil z znanstvenim in raziskovalnim delom na področju fizike, matematike in elektrotehnike, kjer je pripomogel k razvoju nekaterih izredno pomembnih inovacij (pod njegovim imenom je registriranih kar 34 patentov), kot so bile npr. izboljšave na področju telefoniranja po zraku na velike razdalje, za katero je leta 1928 celo dobil nagrado Združenih držav Amerike za inženirske iznajdbe. S svojim delom si je pridobil izreden mednarodni znanstveni sloves in kopico nagrad ter odlikovanj. Bil je častni doktor na več kot 15 univerzah v ZDA, član Ameriške, Francoske in Srbske akademije znanosti ter predsednik ameriškega instituta elektroinženirjev in Akademije znanosti v New Yorku. Za svojo avtobiografijo z naslovom »From immigrant to inventor« (v slovenskem prevodu je izšla pod naslovom »Od pastirja do izumitelja«) je leta 1924 prejel prestižno Pulitzerjevo nagrado za književnost v kategoriji biografij in avtobiografij, po njem pa je poimenovan celo asteroid. Če se iz veselja vrnemo na poveljne težave razmejitve, pa vsekakor ne moremo mimo njegove vloge pri določanju jugoslovansko-italijanske meje in njegovega vpliva na takratnega ameriškega predsednika in osebnega prijatelja Woodrowa Wilsona. S posredovanjem naj bi ga celo prepričal, da izjave, s katero bi Blejski kot pripadal Italiji, ni podpisal. Prav tako je aktivno sodeloval pri razrešitvi vprašanja Istre in Dalmacije in s svojo spomenico Wilsonu iz leta 1919 odločno pripomogel, da je to območje pripadlo Jugoslaviji. K ugodni rešitvi vprašanja jeseniškega trikotja v jugoslovansko korist je prof. Pupin zagotovo prispeval pomemben delež, kar so spoznale tudi takratne občinske oblasti na Bledu, ki so mu podelile naziv častnega občana. Več o tem: <https://www.slovenska-biografija.si/oseba/sbi475500/> in https://en.wikipedia.org/wiki/Mihajlo_Pupin (Vpogled: 29. 10. 2018).

Rapalska meja je na območju bohinjske železnice zarisala mejno črto v Bohinjskem predoru, ki je v tem obdobju prvič v svoji zgodovini postal tudi državna in ne zgolj deželna ločnica. Meja je, poleg razmejitve v samem predoru, potekala preko gorske črte Peč–Jalovec–Triglav–Možic–Porezen–Blegoš in naprej preko vasi Hotedrščica proti Javorniku in Snežniku.²⁴³ Veliko sprememb je doživela proga na današnji primorski strani, ki je po razmejitvi spadala pod železniško upravo v Trstu. Tržaška postaja Campo Marzio je tako postala izhodiščna postaja, zato so spremenili tudi številčenje kilometrov. Odsek med Trstom in Podbrdom, ki so ga novi oblastniki domiselno, a popolnoma nerazumljivo, poitalijančili v Piedicolle, je v dolžino meril 112,3 kilometra. Številčenje z jugoslovanske strani se je prav tako zaključilo v predoru na kilometru 32,2.²⁴⁴ Poitalijančevanje je doletelo vse postaje ob progi v smeri od Podbrda do Trsta. Če so imela nekatera imena vsaj delno povezavo s tem, kar so označevale (npr. preimenovanje iz Kanal v Canale d' Isonzo ali Sv. Lucija–Tolmin v S. Lucia–Tolmino), pa so v nekaterih drugih primerih zgolj izredno popačili osnovno slovensko ime in mu dodali neposrečen dodatek (npr. preimenovanje iz Hudajužna v Oblocca–Jusina ali iz Grahovo v Gracova – Seravalle ipd.).²⁴⁵ Strog fašistični režim je drastično posegel tudi v zaposlovanje na železnici, saj so nemudoma začeli s preseljevanjem slovenskih železniških delavcev v osrednjo Italijo in njihovim nadomeščanjem z italijanskim osebjem. O stanju v goriški kurilnici dovolj zgovorno priča že podatek, da je bilo od 140 zaposlenih le 31 Slovencev, od tega zgolj 3 strojevodje. Seveda tudi vodja takšnega pomembnega prevoznega obrata ni bil Slovenec, temveč Italijan, doma iz Bologne.²⁴⁶ Pomembno vlogo pri preobrazbi večinsko slovenske družbe v italijansko je igralo tudi železniško vlakovno osebje, kjer med 76 zaposlenimi najdemo zgolj 7 Slovencev, podobno pa je bilo tudi v vozovni delavnici, kjer jih je bilo zaposlenih 11.²⁴⁷ Podbrdo je postalo skupna mejna postaja jugoslovanskih in italijanskih železnic, kjer so bili razdeljeni tudi prostori. Čeprav je bila postaja že na italijanski strani meje, so si delili tudi prometni in brzojavni urad.²⁴⁸ Skupno so obračunavali tudi stroške obratovanja postaje, o čemer so se večkrat tudi pogajali (v letih 1919, 1923 in 1926). Dokončno so tarife in delitev stroškov uredili leta 1930 z Neapeljsko pogodbo. V tem času so na podbrški postaji zgradili tudi stavbo

²⁴³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 60.

²⁴⁴ Prav tam, str. 62.

²⁴⁵ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 157.

²⁴⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 60.

²⁴⁷ Prav tam.

²⁴⁸ Prav tam, str. 62.

carinske službe in obmejne straže ter okretnico za obračanje lokomotiv, ki jo je jugoslovanska stran lahko uporabila ob plačilu 5–10 lir.²⁴⁹

Vsekakor pa lahko z gotovostjo trdimo, da je razpad države povzročil upadanje prometa po bohinjski progi. Razdelitev ozemlja na dve državi je povzročila preusmerjanje prometa iz tržaškega pristanišča, kar je seveda progo izredno prizadelo. Tovornega prometa je bilo na obeh straneh bohinjskega predora zelo malo, tako da je bilo to obdobje popolnoma neprimerljivo s časom pred 1. svetovno vojno.²⁵⁰ Brez dvoma lahko opazimo degradacijo Bohinjke iz glavne proge v stransko, o čemer priča veliko različnih podatkov. Če se omejimo zgolj na tehnični vidik, je bilo to najbolj vidno pri menjavi tirnic, ki so jih nadomestili s šibkejšimi tiri za manj pomembne proge.²⁵¹ Zaradi preusmeritve železniškega prometa je tako prišlo do ironične zamenjave vlog, saj je, za težki promet sposobna bohinjska proga, morala status pomembne železniške žile prepustiti t. i. Pontebbani, torej železnici med Vidmom in Trbižem, ki pa za takšno količino tovora še zdaleč ni bila primerna.²⁵² Kljub temu pa proga ni bila zapostavljena, saj je italijanska oblast poskrbela za skrbno obnovo, katere krona je bil obnovljeni solkanski viadukt iz rezanega kamna. Med vojno poškodovanih železniških naprav sicer niso popravljali, temveč zamenjali za preprostejše naprave (npr. ročne kretnice). Spremenjena je bila tudi signalizacija, ki pa ni sledila takratnim standardom na italijanskih železnicah, saj so bili signali postavljeni na levi strani in ne na desni, kot je bila praksa na ostalih progah v Italiji. Slednje se je delno spremenilo v drugi polovici tridesetih let, ko so dobile vse postaje med Opčinami in Gorico novo mehansko uvozno in izvozno signalizacijo italijanskega tipa.²⁵³ Zelo pomembna je bila tudi gradnja popolnoma nove postaje v Anhovem (ita. Salona d'Isonzo), ki je služila potrebam leta 1921 ustanovljene anhovske cementarne.²⁵⁴ Nova uprava je ukinila tudi južno cepišče pri Šempetru in severno goriško železniško cepišče ter dokončno povezala obe goriški postaji (Gorica S. Marco in Gorica Montesanto) z neodvisnim tirom. Položili so tudi drugi tir med goriško postajo Montesanto in postajo Prvačina ter odcep za Ajdovsko progo premestili iz levega brega Vipave na postajo v Prvačini, zaradi česar je bil zgrajen tudi nov most preko reke.²⁵⁵ V tridesetih letih se je zgodila tudi prava racionalizacija zaposlenih na odseku proge med Gorico in Podbrdom, saj je prometnik ostal le še na postaji Most na Soči (takrat postaja

²⁴⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 63.

²⁵⁰ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 162.

²⁵¹ Prav tam, str. 158.

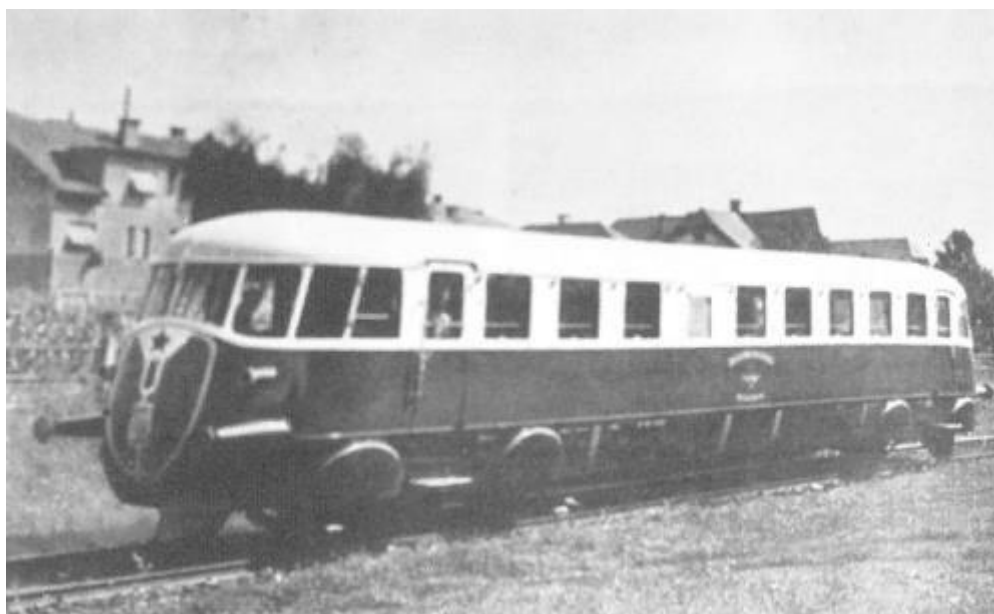
²⁵² Prav tam.

²⁵³ Prav tam.

²⁵⁴ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 85.

²⁵⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 62.

Sv. Lucija–Tolmin), ostale postaje pa so bile degradirane v postajališča. Največjo in mogoče celo najpomembnejšo novost v medvojnem času pa sta zagotovo predstavljala motornika znamke Fiat, serije Aln 56 in Aln 556, ki sta na progo prišla leta 1938.²⁵⁶ Delna nadomestitev parne vleke s sodobnimi dizelskimi motornimi garniturami je vsekakor predstavljala pomembno novost, ki pa je na žalost trajala le kratek čas. Po vojni je namreč znova nastopilo obdobje parne vleke, ki je trajalo vse do leta 1973, ko se je zgodovina ponovila. Parne lokomotive so znova nadomestili s Fiatovimi motorniki, tokrat serije Aln 668 (na SŽ vozijo pod oznako 813/814), ki na bohinjski progi vozijo še danes.



Pomembno novost v času med obema vojnama je zagotovo predstavljala uvedba dizelskih motornih vlakov znamke Fiat (vir: Transalpina - Bohinjska proga, str. 160).

Glede na to, da je državna meja popolnoma spremenila prometne tokove iz tržaškega pristanišča, pa si velja na kratko ogledati še približno število potniških vlakov, ki so med Trstom in Podbrdom vozili v času med obema vojnama. Takoj po koncu 1. svetovne vojne je mednarodni promet po progi še potekal, kar dokazujeta dva ekspresna vlaka, ki sta iz Trsta preko Podbrda in Jesenic vozila proti Salzburgu in Münchnu.²⁵⁷ Poleg tega je dvakrat dnevno vozil tudi regionalni vlak med Trstom in Podbrdom. Že v naslednjem desetletju se je stanje spremenilo na slabše, saj so obema mednarodnima kompozicijama za končno postajo določili drugo tržaško postajo Trieste Centrale, kar je botrovalo ukinitvi ekspresnih vlakov na odseku proge med postajama Gorizia Montesanto in Trieste Campo Marzio. Tako je potniški promet

²⁵⁶ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 160.

²⁵⁷ Rustja, Karol. (1990). Proga predorov, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 63.

odtlej zajemal zgolj dva lokalna vlaka iz Trsta v Podbrdo in enega v Gorico.²⁵⁸ Promet se je občutno povečal v času tik pred drugo svetovno vojno, ko se je število lokalnih vlakov močno povečalo. To obdobje je tesno sovpadalo z uvedbo motornih Fiatovih garnitur, ki so omogočile kar uro in dvajset minut krajšo vožnjo! Če k temu prištejemo še večjo gostoto potniških vlakov na relaciji med obema končnima in vmesnimi postajami, lahko ugotovimo, da so imeli potniki neprimerno več možnosti za potovanje proti Trstu kot desetletje pred tem. V tem času je mednarodni promet po progi potekal le med goriško in jeseniško postajo, kar pomeni, da se po letu 1931 odsek med Gorico in tržaško postajo Campo Marzio za mednarodni promet ni več uporabljal.²⁵⁹ Zjutraj in zvečer je s tržaške postaje Centrale vozil mednarodni ekspresni vlak preko Gorice in Jesenic v Salzburg in München. V sestavi je imel tudi neposredne vagone iz Reke za Stuttgart in celo Strasbourg.²⁶⁰ Da je železniška uprava na tem območju pričakovala tudi porast prometa, priča dejstvo, da so proti koncu tridesetih let na goriški postaji začeli priprave na elektrifikacijo proge in gradnjo kurilnice za električne lokomotive.²⁶¹ Elektrifikacijo je preprečil izbruh druge svetovne vojne, ki je seveda vse upe o takšni modernizaciji zatrl v kali. Do danes je tako ostal edini elektrificirani del bohinjske proge odsek med tržaško postajo Campo Marzio in postajo Opčine, ki so jo posodobili leta 1937, zaradi sklenitve elektrificiranega kroga okoli Trsta.²⁶²

Da se znova kuhajo neprijetni časi za Evropo, je dala slutiti že priključitev Avstrije k Nemčiji ali t. i. Anschluss. To je bil prvi neposredni znak druge svetovne vojne, ki se je bežno dotaknil tudi bohinjske proge. Karavanški predor, ki leži tik pred njenim začetkom, je postal ločnica med Kraljevino Jugoslavijo in nacistično Nemčijo.²⁶³ Izbruh in boji 2. svetovne vojne proge niso prizadeli, saj so potekali daleč stran od njene trase. Mirno obdobje je trajalo vse do leta 1941 in nemškega napada na Jugoslavijo, ki je stanje občutno poslabšalo. Temu je sledilo razkosanje tistega dela današnjega slovenskega ozemlja, ki je bilo v Kraljevini Jugoslaviji. Razdelile so si ga 4 okupacijske sile: Italija, Nemčija, Madžarska in Neodvisna država Hrvaška. Razdelitev je prizadela že tako razmejeno bohinjsko železnico, katere severni del so najprej zasedle italijanske enote, ki pa so se morale 23. aprila umakniti na mejo, ki je bila na tem območju uveljavljena s pogodbo v Rapallu. Bohinjski predor je tako ohranil status mejnega

²⁵⁸ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 158.

²⁵⁹ Prav tam, str. 162.

²⁶⁰ Prav tam.

²⁶¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 63.

²⁶² Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 158.

²⁶³ Prav tam, str. 162.

predora.²⁶⁴ Severni del Bohinjke je tako pripadal nacistični Nemčiji, natančneje 18. vojaškemu območju s sedežem v Salzburgu, z njo pa je po novem upravljala železniška direkcija v Beljaku.²⁶⁵ Promet je na severni strani potekal nemoteno oziroma v enakem tempu kot pred vojno, zelo pa se je spremenil prometni režim na italijanski strani. Neposredne povezave med Trstom in državno mejo v Podbrdu ni bilo več, tako da je bila povezava mogoča le s prestopanjem v Gorici.²⁶⁶ Kljub spremembi in okupaciji severnega dela območja proge pa sta se oba totalitarna režima zavedala pomembnosti železnice in koristi, ki jo je ta prinašala. Pomembnosti železniških žil pa se je zavedalo tudi odporniško partizansko gibanje. Odporniške enote, sestavljene iz prebivalstva okupiranih ozemelj pod fašističnim in nacističnim režimom, so železniške povezave vsekakor imele za pomembne tarče, s katerimi so lahko močno oslabili okupatorjeve vojaške sile in teror. Da so to predvideli tudi nacisti, lahko ugotovimo že iz zavarovalnih ukrepov na območju postaje v Bohinjski Bistrici, kjer je večja skupina vojakov stražila nad portalom predora, 50 jih je bilo v stavbi za oskrbo lokomotiv, 31 v bližnji hiši, 17 v bližini kretniških postojank in 30 v sami stavbi železniške postaje. Če k temu prištejemo še več kot 160 vojakov v okoliških vojaških postojankah in bunkerjih, lahko ugotovimo, da nemški okupator ničesar ni želel prepustiti naključju.²⁶⁷ Poudariti velja tudi izredno organizirano enoto vojaških inženircev, ki so skrbeli za hitra popravila poškodovanih delov proge. To jim je ob začetku in manjši intenzivnosti partizanskih napadov dobro uspevalo, o čemer priča tudi dogodek, ko je bil 10. decembra 1944 v eni izmed pogostih partizanskih akcij močneje poškodovan odsek železnice v bližini Blejske Dobrave. Za popravilo 28 kilometrov železnice so porabili le pičle pol ure, tako da je promet po progi še isti dan nemoteno stekel.²⁶⁸ Napadi na progo so se začeli stopnjevati med letoma 1943 in 1945, ko zgodovinopisje beleži veliko drznih in uspešnih akcij po celotni trasi bohinjske železnice. Na severni strani bohinjskega predora, torej na območju, ki ga je kontrolirala nemška oblast, je bila najbolj aktivna Gradnikova brigada, katere delovanje je kasneje dopolnjeval še jeseniško-bohinjski odred. Njihovo delovanje se je zelo okrepilo proti koncu vojne, ko so si minerske akcije sledile skoraj vsak dan, večkrat pa so poskrbeli tudi za iztirjanje vlakov. Zaradi pomoči, ki so jo ob koncu vojne z letalskimi napadi nudili zavezniki, je bilo sprotno popravljanje proge praktično onemogočeno.

²⁶⁴ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 63.

²⁶⁵ Prav tam, str. 64.

²⁶⁶ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 164.

²⁶⁷ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 64.

²⁶⁸ Prav tam.

Zelo močno jo je v tem času skupila tudi jeseniška železniška postaja s pomožnimi objekti, ki je bila 1. marca 1945 popolnoma porušena.²⁶⁹

Še bolj pestro je bilo dogajanje na najzahtevnejšem in za sabotaže tudi najbolj vabljivem predelu v Baški grapi. Spretno speljani viadukti in drzne premostitve so bile za prekinitev prometa zelo prikladne, zato so se napadi na tem območju zelo pogosto izvajali. Prve pomembne akcije so se zgodile še pred kapitulacijo Italije, 8. septembra 1943. Tudi za to akcijo je bila zaslužna Gradnikova brigada, ki je želela z zrušitvijo mostu pri Podmelcu iztiriti vlak. To jim je sicer le delno uspelo, saj se je ta pred podrto premostitvijo pravočasno ustavil, a so z akcijo vseeno poskrbeli za dvomesečno prekinitev prometa po progi.²⁷⁰ Po italijanski kapitulaciji so tudi ta predel zavarovale nemške čete 71. pehotne divizije z nekaterimi ostanki italijanske vojske. Že nekaj mesecev kasneje so partizani znova udarili, tokrat z rušitvijo mostu pri Grahovem in pred predorom Kuk (naveden predor se nahaja med postajo v Podbrdu in postajališčem v Hudajužni). Poudariti velja tudi rušitev viadukta Bukovo (nem. Trocken) pri Koritnici, ki je bil napaden v noči iz 28. na 29. september. Zaradi nevoznosti so zgradili obvozno traso po pobočju bližnjega hriba.²⁷¹ Takšnih in podobnih akcij, usmerjenih na viadukte, je bilo precej, saj so prav daljši mostovi zaradi svoje konstrukcije najtežje popravljivi. Pri tovrstnih akcijah so poleg Gradnikove sodelovale še Gregorčičeva, Vojkova, Kosovelova, Bazoviška in Prešernova brigada.²⁷²



Zaradi rušitve viadukta Bukovo je proga nekaj časa potekala po pobočju bližnjega hriba. Na fotografiji vidimo obvoz, ki so ga nekaj let po vojni uporabili pri snemanju prvega slovenskega celovečernega filma Na svoji zemlji (vir: https://www.tpnasvojizemlji.si/_programi.html).

²⁶⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 65.

²⁷⁰ Prav tam.

²⁷¹ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 166.

²⁷² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 66.



Situacija na bojišču v Baški grapi med 29. junijem in 3. julijem v času najhujših partizanskih napadov na bohinjsko železnico (vir: Na rovašu življenja, str. 58).

Za najboljše akcijo na območju bohinjske proge pa velja usklajena akcija vseh naštetih brigad, ki so destabilizirale položaje nemškega okupatorja na področju med Podbrdom in Mostom na Soči. Akcija je bila del usklajenega splošnega napada na železniško infrastrukturo, ki ga je organiziral Glavni štab Narodnoosvobodilnih partizanskih odredov Jugoslavije. Napad je bil koordiniran in dogovorjen z anglo-ameriškim zavezniškim štabom za Sredozemlje, čigar namen je bila razbremenitev zavezniških armad na zahodni in italijanski fronti. Šlo je za pomembno akcijo, pri kateri je sodelovala 30. in 31. divizija 9. korpusa, Tržaška brigada in Tolminski odred. Ofenziva se je začela 28. junija 1944 in trajala 4 dni in noči, pri kateri so skupno porabili skoraj 1,5 tone razstreliva.²⁷³ Najaktivnejši napad so partizanski odredi izvedli v noči iz 28. na 29. junij 1944, ko so enote progo prekinile kar na 149 različnih mestih. Napad, ki ga je v večini izvedla 31. divizija IX. korpusa, je med Grahovim in Podbrdom porušil sedem železniških mostov in poškodoval veliko telefonskih drogov.²⁷⁴ Obsežna akcija, ki se je po svojem obsegu precej razlikovala od prejšnjih manjših sabotaž, je seveda predramila tudi

²⁷³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 68.

²⁷⁴ VALENTINČIČ, Janko. 2006. Narodnoosvobodilni boj, kakor so ga doživljali prebivalci Podbrda in okolice (1918–1945). V: Baški zbornik, Tolmin: založil Tolminski muzej. Str. 95–106.

nemške vojaške strukture, ki so zato nemudoma ukrepale. Na pomoč nemškim vojakom v Baški grapi je prišel del nemškega bataljona Heine, ki je v preteklih letih na tem območju že pomagal pri razoroževanju italijanskih čet in opravljal naloge varovanja tega odseka proge.²⁷⁵ Poleg pripadnikov navedenega bataljona sta zaradi zaščite Bohinjskega predora prišli še dve četi 28. policijskega SS polka Todt, policijska gorska lovska četa Alpenland, nekaj tankov iz Tolmina in čete alarmnega šolskega polka Brandenburg, ki je v tistem času šele dobro prispel na današnje slovensko ozemlje, kasneje pa je bil njen del nastanjen na Bledu ter na Bohinjski Beli.²⁷⁶

Tudi v spodnjem delu proge, med postajo Most na Soči in Gorico, so se partizanske akcije začele še pred kapitulacijo Italije, a se je količina napadov prav tako zelo povečala šele po njej. Cilj Gradnikove brigade, ki je bila aktivna praktično ob celotni trasi bohinjske železnice, je bil že v začetku novembra 1943 solkanski viadukt. Če bi partizanom uspelo ta objekt porušiti, bi to bil pomemben korak pri onemogočanju prometa na progi, ki je svoj medvojni pomen še pridobila zaradi oskrbovanja fronte v Italiji.²⁷⁷ Neuspešni napadi na solkanski most so sovpadali z aktivnostjo partizanskega gibanja na območju proge med Avčami in Gorico. V tem času so zabeleženi napadi na postajo v Plavah in bližnjem predoru Vrhulj ter neuspešno miniranje viadukta pri postaji v Avčah. Če je bila Gradnikova brigada pri tem neuspešna, pa je viadukt in postojanko, ki jo je branilo 75 italijanskih vojakov, uspelo zaminirati Bazoviški brigadi v noči iz 14. na 15. junij 1944.²⁷⁸ Kljub nekaterim neuspehom in akcijam, ki so osvobodilni vojski spodletele, pa se moramo zavedati, proti kako močni zasedbi so se partizanske enote na tem področju borile. Zgolj na delu proge med Gorico in Mostom na Soči je bilo v 16 postojankah več kot 2716 sovražnih vojakov, med katerimi so še vedno prevladovali Italijani (1326 pripadnikov), ki jih je bilo več kot Nemcev (950 vojakov in 30 policistov). Kljub tako močni zasedbi pa je bilo v času narodnoosvobodilnega boja na odseku Podbrdo–Gorica kar 217 partizanskih akcij, ki so se jim proti koncu vojne priključili še letalski napadi zavezniških sil, ki so progo bombardirale šestkrat in v tem času delno poškodovale solkanski viadukt in znova porušile viadukt pri Ajbi.²⁷⁹ Če jo je slednji v 1. svetovni vojni odnesel zgolj z enim porušenim lokom, pa je bil ob koncu 2. popolnoma porušen, tako da je bila hitra obnova popolnoma nemogoča.

²⁷⁵ ŠTAUT, Tomaž. 2008. Elitne enote na območju današnje Slovenije med drugo svetovno vojno: diplomsko delo. Str. 63. Vpogled: 30. 10. 2018.

²⁷⁶ ŠTAUT, Tomaž. 2008. Elitne enote na območju današnje Slovenije med drugo svetovno vojno: diplomsko delo. Str. 78, 80. Vpogled: 30. 10. 2018.

²⁷⁷ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 68.

²⁷⁸ Prav tam, str. 70.

²⁷⁹ Prav tam, str. 71.

12. VPLIV GRADNJE BOHINJSKE ŽELEZNICE NA PODROČJE BAŠKE DOLINE

Dolino Bače poznamo po snemanju prvega slovenskega celovečernega filma Na svoji zemlji in gorskem maratonu, a tudi železnica, ki poteka skozi njo, nikakor ni zanemarljiva. Odsek, ki se začne z bohinjskim predorom in konča z viaduktom čez reko Idrijco, zagotovo spada med najatraktivnejše dele celotne trase slovenskega dela Transalpine. Glede na sam prostor je zanimivo, kako na tako ozkem prostoru »sobivajo« železnica, cesta, stanovanjske hiše ter bloki v večjem Podbrdu. Kljub ožini ima Baška grapa dolgo tradicijo prometnih poti. Čas prvih prometnic sega že v posoško železnodobno skupnost, ko je bila Koritnica naselje na križišču alpskih tovornih poti. Na območju, kjer se stikata reki Bača in Koritnica, je bilo pomembno križišče poti, ki so vodile iz Baške doline preko Bukovega v dolino Idrijce. Po njih naj bi tovorili velike količine železa iz Bohinja.²⁸⁰ Pomembnost tega območja, za prehod težko prestopnih hribovskih in gorskih verig, so spoznali tudi Rimljani, ki so ga ob nevarnosti udorov tujih germanskih plemen zavarovali z alpsko zaporo Clastra Alpium Iuliarium. Zidana in s stolpi utrjena zapora je na območju Baške grape potekala na območju vasi Koritnica (natančneje v zaselku Zarakovec) in zapirala pomembne poti na vrh Bače in preko njega v Bohinj ter dolino Save, pot iz doline Bače čez Bukovo v dolino Idrijce in odcepe različnih gorskih poti proti Bohinju.²⁸¹ Tradicija prometnega križišča ni zamrla niti po zatonu Zahodno rimskega cesarstva. Preko kraja Koritnica naj bi vodila t. i. škofjeloška (tolminska) cesta, ki je potekala od Škofje Loke čez Cerkljevo, Tolmin do Čedad. To je bila ena najstarejših in najpomembnejših srednjeveških poti na Slovenskem. Pot je ob vzponu čez Zakriž in Kojco prišla v dolino Bače in vodila mimo patriarhove mitnice na Koritnici, ki je bila omenjena že leta 1377. Poleg škofjeloške ceste naj bi nadzorovala tudi pot iz Selške doline preko Petrovega Brda.²⁸² Tudi v poznejšem obdobju naj bi na tem območju potekala cesta, ki je povezovala kraje zgornjega dela Baške doline. Cesta naj bi vodila iz Tolmina preko Ljubinja in Kneže mimo Grahovega in naprej proti Podbrdu. Pomembna je bila tudi izgradnja ceste, ki je leta 1892 povezala kraje spodnje in zgornje Baške grape. Potekala je od Bače pri Modreju do Podbrda, leta 1903 pa je prečkala tudi prelaz čez Petrovo Brdo.²⁸³ Pomen cestne povezave se je drastično povečal ob

²⁸⁰ SVOLJŠAK, Drago. 2006. Koritnica v arheoloških obdobjih. V: Baški zbornik, Tolmin: založil Tolminski muzej. Str. 19.

²⁸¹ Prav tam, str. 20.

²⁸² KOSI, Miha. 1998. Potujoči srednji vek. Ljubljana: Založba ZRC. Str. 248.

²⁸³ VIDRIH LAVRENČIČ, Lilijana. 1993. Po sledih starih poti. Izdal in založil: Pokrajinski arhiv Nova Gorica. Str. 11–12.

začetku gradnje železnice, kar je zaradi obilice tovara, ki so ga morali pripeljati, popolnoma razumljivo. To dokazuje, da je pomembnost prometnih povezav po dolini narasla z napovedano in kasneje izvedeno gradnjo bohinjske železnice. Z gradnjo slednje se je prometni pomen doline zelo povečal. To se je po dograditvi in v obdobju obeh svetovnih vojn le še potrdilo, saj je prav vsako obdobje pokazalo izjemen strateški pomen proge, ki vozi skozi geografsko zelo razgiban svet.

Prebivalstvo se je v času pred gradnjo železnice preživljalo z živinorejo, poljedelstvom in gozdarstvom. Kmetije so bile večinoma majhne, njivske površine pa ustrezne zgolj za omejeno pridelavo. Kljub temu je bilo razmerje med površino posamezne katastrske občine in številom zemljiških parcel sorazmerno veliko, kar lahko pripišemo dejstvu, da so bili v statistiko pogosto vključeni tudi pašniki in gozdovi.²⁸⁴ K povprečni hiši, zgrajeni iz kamnja in pokriti s slamo, v katero je bilo pogosto vključeno tudi gospodarsko poslopje, naj bi v povprečju spadalo med 26,2 in 75,5 orala zemlje.²⁸⁵ Nekaj je bilo tudi večjih kmetij, ki so imele obsežne posesti in zaposlovale hlapce. Težaven teren je domačine prisilil v obdelovanje visoko ležečih območij, ki so jih uporabljali za košnjo in pašništvo. Pomemben izvozni artikel je bilo tudi maslo in sir. Baška grapa je bila – in še vedno je – precej bogata z gozdovi, ki pa se pogosto razprostirajo po težko dostopnih pobočjih. Kljub temu lega domačinov ni ovirala pri gozdarstvu, kjer so jim pogosto pomagali tudi gorski potoki, po katerih so splavljali les.²⁸⁶ Po nekaterih podatkih naj bi se splavljenje lesa po rekah prakticiralo vse do 1. svetovne vojne. Na razvoj gozdarske dejavnosti na tem področju je zagotovo pozitivno vplivala tudi ustanovljena drevesnica v Podmelcu, za katero je bil posebno zaslužen gozdni komisar Goll.²⁸⁷ Pogosto je bilo tudi pletenje izdelkov iz volne, ki so bili namenjeni predvsem osebni uporabi ter tkanje in preja lanu. Platno so navadno prodajali po celi Goriški. Pogosti dejavnosti sta bili tudi mlinarstvo in žganjekuha. Prva je bila pogosta predvsem zaradi vodotokov s strmim padcem, kar je v teh krajih zagotavljalo ustrezne pogoje za gradnjo številnih mlinov in žag na vodni pogon.²⁸⁸ Primer takšne tehnične dediščine je danes Prangarjev mlin z žago v Znojilah.²⁸⁹ Poleg domače uporabe je bila žganjekuha v teh krajih tudi pomembna izvozna panoga, saj so prebivalci močno žganje

²⁸⁴ GRANDA, Stane. 1994. Zgornja Baška dolina v prvi polovici 19. stoletja. KRONIKA – časopis za slovensko krajevno zgodovino (Prispevki za zgodovino Tolminskega). Letnik 42, št. 1. Str. 53.

²⁸⁵ Prav tam.

²⁸⁶ REJEC, Patricija. 2011. Kako je Bohinjska proga vplivala na življenje prebivalstva v Baški grapi: diplomsko delo. Str. 13.

²⁸⁷ SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 25.

²⁸⁸ Prav tam.

²⁸⁹ <http://giskd2s.situla.org/rkd/Opis.asp?Esd=22339> (Vpogled: 31. 10. 2018).

pogosto prodajali na Gorenjsko ali ga tam zamenjali za izdelke iz kovine, predvsem žebelje. Zaradi trdih razmer, ki so marsikoga privedle na rob preživetja, so si prebivalci pogosto poiskali delo v tujini. Tako moški kot ženske so odhajali na sezonsko delo v tujino. Moški na Koroško, v Galicijo in Bosno, ženske pa v Furlanijo in Trst.²⁹⁰

Prav gradnja železniške povezave je kraje in življenja ljudi bistveno spremenila ter vsaj delno preprečila odhajanje ljudi v tujino. Že s samimi gradbenimi deli je veliko prebivalcev dobilo dostojno plačilo. Nekateri viri navajajo, da naj bi velik del denarja, potrošnega za gradnjo, končal v rokah domačinov, ki so predstavljali pomemben del delovne sile. Večina je opravljala oskrbovalna dela, povezana s prevozom materiala in oskrbo delavcev s hrano. Delali so v kamnolomih in gozdovih, kjer so les in kamen pripeljali na gradbišče proge. Dobiček je imel tudi kmet, ki je svojo živino prodal za hrano delavcem, inženirjem in drugim sodelujočim pri gradnji. Poleg domačinov so progo gradili tudi delavci tujih narodnosti, predvsem Bosanci, Črnogorci in tudi Italijani. Na celotni trasi proge med Podbrdom in Novo Gorico je skupno delalo 6300 ljudi, od tega kar 2200 samo v Bohinjskem predoru. Seveda pa je imel tako velik infrastrukturni projekt tudi negativne posledice, saj je z odkupom kmetijskih zemljišč (travnikov, njiv in gozda) prišlo do nezadovoljstva med prebivalstvom.²⁹¹ Predvsem so bile moteče nizke odkupne cene za zemljišča, ki so marsikomu predstavljala pomemben vir preživetja. Tudi po sami izgradnji so se pokazale negativne posledice za nekatere panoge. Izpad dohodka ali cel propad je doživelo furmanstvo, ki je pred tem vozilo tovor iz Gorice preko Baške grape na Kranjsko.²⁹² Prav zaton te dejavnosti je negativno vplival na gostišča, ki so jim pomemben del zaslužka prinašale prav nočitve prevoznikov. A to je zgolj ena plat izgradnje proge, saj je prav slednja pripomogla k izgradnji nekaterih industrijskih in obrtniških obratov v industrijsko nerazvitem okolju. Tako je v Klavžah nastala Križničeva lesna tovarna za izdelovanje stavbnega pohištva in ena največjih žag na Primorskem. To je bil v času pred prvo svetovno vojno prvi tovrstni industrijski obrat na Primorskem.²⁹³ V dotlej turistično skoraj nedotaknjenih krajih se je začel pospešeno razvijati tudi izletniški turizem. Za potrebe slednjega je bil na Petrovem Brdu zgrajen hotel, na Poreznu pa planinska koča.²⁹⁴ Za začetno obdobje obratovanja proge lahko trdimo, da je bila večina železničarjev slovenske narodnosti. To ni bila

²⁹⁰ REJEC, Patricija. 2011. Kako je Bohinjska proga vplivala na življenje prebivalstva v Baški grapi: diplomsko delo. Str. 13.

²⁹¹ Prav tam, str. 16.

²⁹² Prav tam, str. 22.

²⁹³ SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 107.

²⁹⁴ REJEC, Patricija. 2011. Kako je Bohinjska proga vplivala na življenje prebivalstva v Baški grapi: diplomsko delo. Str. 23.

zgolj posledica trase, ki večinoma poteka po slovenskih tleh, temveč tudi dejstva, da je železnica ponujala stalno in solidno plačano delo v krajih, ki so bili večinoma revni.²⁹⁵ Govorimo predvsem o tehničnem osebju, saj so bile vodstvene strukture pogosto nemške narodnosti. Čeprav del proge teče precej blizu italijanskega etničnega ozemlja, je presenetljivo, da se Italijani za delo na železnici niso odločali ravno pogosto.²⁹⁶



Skupinska fotografija delavcev na južni strani gradbišča predora v Podbrdu (vir: Predori, iskanje svetlobe, str. 57).

Z začetkom bojev na Soški fronti se je na območju vzpostavil poseben režim, saj je bila dolina Bače pomembno oskrbovalno frontno zaledje. Proga je bila zaradi nevarnosti za potniški promet od maja 1915 zaprta. Kljub temu se promet na njej ni zmanjšal, saj je pomemben del oskrbe vojakov potekal prav po tirih. Samo za pripravo in oskrbo 12. soške bitke je prišlo več kot 100.000 vagonov, ki so pripeljali orožje, vojake, hrano in druge potrebščine za življenje v vojnih razmerah.²⁹⁷ Ker je bila zaradi ogroženosti železniška proga v času soške fronte zaprta do Mosta na Soči, je postala severna končna postaja Podmelec. To ji je zagotovilo status izredno pomembnega tovarnega križišča, kjer so vso opremo, hrano in orožje pretovorili na mule, vozove, žičnice in tovornjake.²⁹⁸ Po celotni Baški grapi je nastalo precej zasilnih skladišč, pralnic in tudi bolnišnic (npr. v Češnjem logu pri Koritnici). Strateško pomembnost so

²⁹⁵ SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 107.

²⁹⁶ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 152.

²⁹⁷ SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 28.

²⁹⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 59.

spoznali tudi Italijani, ki so v času 11. soške bitke na območju Baške grape povzročili nemalo škode. Z okrepljenimi topniškimi napadi in letalstvom so začeli uničevati tudi skladišča v frontnem zaledju, kamor je spadalo tudi obravnavano področje. Zaradi pomembne železniške povezave in skladišč s strelivom so bili kraji za italijanske napade zelo privlačni.²⁹⁹ Poleg stalne prisotnosti strahu, zaradi bližnjega klanja na soškem bojišču, je veliko tesnobe povzročal tudi strog vojaški režim, ki se je tu vzpostavil po izbruhu vojaških dejavnosti. Na območju celotnega frontnega zaledja je dejansko vladal teror, ki ni dopuščal prostega gibanja, konstantno nadziral prebivalce ter jim preprečeval normalen in utečen način življenja. Kaos je še bolj povečala lakota in hudo pomanjkanje, ki je botrovalo padcu vrednosti denarja in dejanskemu trgovanju v naravi. Zaradi hudih stisk so tukajšnji prebivalci predčasno pobirali pridelke z njive, kar jim je po drugi strani onemogočilo dostop do prehranskih kart.³⁰⁰

Po koncu vojne, priključitvi ozemlja Italiji in postopni krepitvi fašizma na primorskih tleh je zelo pomembno postalo poitalijančevanje. Veliki večini postaj so nemudoma spremenili ime, v sklop poitalijančevanja pa je prišlo tudi osebje. Veliko novega osebja je bilo priseljenega iz južne Italije, občevanje v slovenščini pa ni bilo zaželeno, saj so oblasti želele le komunikacijo v italijanščini. Slovensko govoreči železniški delavci so smeli obdržati delovno mesto le pod pogojem, da so se izselili v notranjost Apeninskega polotoka.³⁰¹ Takšno ravnanje pa ni bilo omejeno zgolj na železniški kader, temveč tudi na vse ostale ravni življenja.³⁰² Zaradi tega, ker je območje postalo mejni predel, skozi katerega se je vila pomembna železniška in cestna povezava, se je v Baško dolino priselilo veliko italijanskega državnega uradništva, vojske in policije.³⁰³

Agresivna politika fašistične Italije in nacistične Nemčije, ki je v naslednjih letih eskalirala v novi svetovni moriji, je prizadela tudi te kraje.³⁰⁴ Na tem območju so se odvijale nekatere

²⁹⁹ SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 31.

³⁰⁰ Prav tam, str. 33.

³⁰¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 61.

³⁰² Če je leta 1926 v virih še zabeležena uporaba slovenskega jezika v občinskem uradu, tega v kasnejših letih ni več. Na območju, ki ga je zasedla Italija, se je začela izvajati doktrina, ki jo je uveljavil nacionalistični politik in član italijanskega senata Ettore Tolomei. Na zasedenih območjih, ki naj bi Italiji pripadala po božjem pravu, so po njegovem prepričanju živel nemško, hrvaško in slovensko govoreča ljudstva latinskega izvora, ki jih je bilo treba nujno latinizirati. Odveč je omenjati, da je takšno nasilno ravnanje med prebivalstvom vzbujalo odpor, kar se je pokazalo tudi v sodelovanju domačinov z organizacijo TIGR, ki je tajne sestanke izvedlo v bližnjih Šebreljah in kasneje tudi na Bukovem in v Hudajužni. Tajne celice organizacije naj bi obstajale v več vaseh po celotni Baški grapi. Več o tem v: SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 39, 40 in Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 157.

³⁰³ SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 36.

³⁰⁴ Začetno obdobje 2. svetovne vojne je prebivalstvo Baške grape zelo prizadelo. Poleg mobilizacije v italijansko vojsko, ki je prav preko teh krajev prebila rapalsko mejno črto in vpadla na jugoslovansko ozemlje, je na tukajšnje

najzanimivejše partizanske akcije, ki sem jih opisal že v poglavju o svetovnih vojnah.³⁰⁵ Na povečano partizansko aktivnost je nedvomno vplivala tudi kapitulacija Kraljevine Italije in propad njene vojske, iz katere so se začeli vračati mobilizirani domačini. Med njimi se jih je veliko takoj odločilo za vstop med partizane, kar je posledično tudi povečalo partizansko aktivnost v teh krajih. Odporniško gibanje je z usklajenimi akcijami, usmerjenimi na železniško progo, v naslednjih letih vojne dodobra oslabilo moč nemškega okupatorja.³⁰⁶ Območje so Nemci priključili Operacijski coni Jadransko primorje in v nasprotju z italijanskimi oblastmi ubrali drugačen pristop do domačinov. Kot zanimivost naj navedem, da nemški okupator, za razliko od italijanskih oblasti, ni preprečeval zaposlovanja domačinov na železnici. Prav nemoteno zaposlovanje in določene ugodnosti za lokalno prebivalstvo (npr. slovensko-nemške osebne izkaznice) pa niso bili po godu Osvobodilni fronti in lokalnim komunističnim veljakom, saj so ljudem očitali preračunljivost in pomanjkanje protifašistične zavesti.³⁰⁷ Kljub temu pa to ni vplivalo na angažiranost večine prebivalstva v partizanih, ki so z aktivnostmi nadaljevali kljub poostrenemu okupatorjevemu nadzoru na območju okoli železnice.

Tako kot konec prve je tudi konec druge svetovne vojne prinesel precejšnje razdejanje in tudi kasnejšo postopno obnovo. Železniška proga, kot nosilka hitre prometne povezanosti, je bila zaradi strateške pomembnosti močno poškodovana in zaradi istega razloga tudi relativno hitro popravljena. Prav obnova je imela pozitiven učinek na zaslužek lokalnega prebivalstva, saj je veliko domačinov sodelovalo pri povojni obnovi. Standard se je tudi na tem območju postopoma začel dvigovati, prav železnica pa je, poleg tekstilne tovarne Bača v Podbrdu in nekaterih drugih manjših podjetij, pomembno prispevala k modernizaciji in razvoju teh krajev.³⁰⁸

prebivalstvo zelo vplivalo tudi preseljevanje. 4. aprila 1941 je karabinjerska postaja na Grahovem dobila ukaz za evakuacijo prebivalstva med Podbrdom in Podmelcem. Med 500 in 600 domačinov je bilo za kratek čas preseljenih v Toskano, natančneje v kraje Capannari, Lucca, Bagni di Lucca in Montecatini. Po uspešnem razkosanju dela Jugoslavije so nato oblasti dopustile vrnitev, a je bilo seveda območje pod budnim in strogim nadzorom policijskih in vojaških sil. Organiziranje čet Osvobodilne fronte je na tem območju potekalo sorazmerno počasi, saj so se prvi partizani in terenski odbori OF pojavili šele julija 1942, medtem ko so prve akcije zabeležene šele septembra tega leta. Več o tem v: SLABE, Marijan. 2004. Na rovašu življenja. Župnijski urad Grahovo ob Bači, Ministrstvo za kulturo. Str. 44, 47, 48.

³⁰⁵ Glej poglavje »Obdobje svetovnih vojn«.

³⁰⁶ REJEC, Patricija. 2011. Kako je Bohinjska proga vplivala na življenje prebivalstva v Baški grapi: diplomsko delo. Str. 67.

³⁰⁷ Prav tam, str. 69.

³⁰⁸ Prav tam, str. 76.



Prizor iz prvega slovenskega celovečernega filma Na svoji zemlji, ki prikazuje narodnoosvobodilni boj na območju Baške grape (vir: https://www.tpnasvoijzemlji.si/_film.html).

Če govorimo o povojnem razvoju doline, vsekakor ne moremo mimo tekstilnega podjetja Bača, na katerega danes žal spominjajo le še pol opuščene hale v Podbrdu. Ustanovljeno je bilo 9 let po koncu 2. svetovne vojne, torej leta 1954 in najprej delovalo na precej zastarelih strojih, na katerih so izdelovali belo, surovo prejo iz celuloznih vlaken. Kasneje je bila v tovarni urejena še tkalnica in kotlarna.³⁰⁹ Na začetku šestdesetih let je podjetje zajela kriza, ki je bila posledica zasičenosti trga in pomanjkanja surovin. Sledilo je gospodarsko prestrukturiranje in specializiranje na izdelavo izdelkov iz volnene česane preje. Zaradi pomanjkanja lastne predilnice česane preje so se občasne težave z oskrbo s surovinami nadaljevale. Prav to je ob koncu šestdesetih in na začetku sedemdesetih let privedlo do pomembnih izboljšav, kot je bila gradnja nove predilnice, tkalnice ter barvarne. Podjetje, ki je prebivalstvu Baške grape omogočilo delo v bližini lastnega doma in bilo, poleg železnice, eno ključnih razlogov za ohranitev poselitve in razvoja teh krajev, je šlo v stečaj leta 2002.³¹⁰

Kljub ustanovitvi večjega industrijskega obrata pa je železnica ohranila poseben primat. Kretniki, obhodniki, čuvaji, vzdrževalci ter seveda strojevodje, kurjači in sprevodniki so bili pogosto prebivalci okoliških krajev. Na železnici se je, poleg domačinov, zaposlilo tudi precej

³⁰⁹ MIKLAVČIČ-BREŽIGAR, Inga. 2015. Industrijska dediščina na Goriškem (katalog razstave). Goriški muzej: Nova Gorica. Str. 28–29.

³¹⁰ Prav tam.

priseljencev iz južnih jugoslovanskih republik, kar je bila pogosta praksa tudi v podbrški tekstilni tovarni. Postopoma so se nekatera delovna mesta tudi ukinila. Z ukinitvijo parne vleke in nadomeščanjem le-te z motorniki in lokomotivami na dizelski pogon ni bilo več potrebe po kurjačih. Tudi čuvajnice so postopoma izgubile pomen in postale v novejšem času le stanovanjske hiše. Zanimivo je, da so se poslopja postaj, čuvajnic in različnih stavb za vzdrževalce proge preoblikovale v stanovanjske objekte in s tem omogočile ljudem dostop do strehe nad glavo ter rešile marsikatero stanovanjsko stisko. Danes Baška grapa nudi le malo delovnih mest. Dolga leta je na Kneži obratovalo večje lesnopredelovalno podjetje, ki pa je obrat ukinilo. Da je pravo bogastvo tukajšnjih krajev gozd, so ugotovili tudi nekateri posamezniki, saj so po celotni dolini vzniknila nekatera podjetja, ki se ukvarjajo s prevozom lesa. Na Grahovem že nekaj let obratuje tudi srednje velika žaga. Veliko ljudi v lastnih gozdovih tudi seče in prodaja les, saj to predstavlja pomemben postranski zaslužek. Živinoreje in poljedelstva je malo, saj se samo s kmetijstvom preživlja le malo ljudi. Kljub temu pa je veliko t. i. polkmetov, ki se, poleg redne službe, ukvarjajo predvsem z živinorejo. Poljedelstva je precej, a je omejeno predvsem na samooskrbo. Razlogov za upad agrarnih dejavnosti v dolini lahko pripišemo tudi izseljevanju in ukinitvi zaposlitvenih obratov v neposredni bližini. To je nedvomno pomembno vplivalo na število polkmetov, saj vožnja v bolj oddaljene kraje vzame preveč časa za kmetijsko dejavnost. Poleg nekaj manjših podjetij in gostišč delovna mesta nudijo predvsem domovi za upokojence v Podbrdu in na Petrovem Brdu ter trgovina v Podbrdu. Zaradi tega se večina ljudi vozi na delo v bližnji Tolmin, Cerkno, nekateri pa tudi na Gorenjsko ali celo v Ljubljano. Kljub postopni modernizaciji in ukinitvi nekaterih delovnih mest železnica v teh krajih ostaja pomemben zaposlovalec, čeprav se njen pomen na zaposlitveno strukturo iz leta v leto manjša. Seveda pa izrazito pripomore k prepoznavnosti doline, saj skozi njo vozi tudi edini slovenski avtovlak, ki povezuje Most na Soči in Bohinjsko Bistrico. Čeprav se izboljševanje voznega parka in obnova nekaterih zanemarjenih postaj odvija izredno počasi, pa je prisotnost železnice v krajih Baške grape pravi blagoslov. Poleg tega, da je v preteklosti izrazito vplivala na ohranjanje poselitve in omogočila delovne migracije na večje razdalje, je njena ohranjenost in tehnična dediščina lepa popotnica za nadaljnji razvoj okoliških krajev v smeri trajnostne mobilnosti in turizma.

13. POVOJNO OBDOBJE

Tudi obdobje po koncu 2. svetovne vojne, ki je okoliškim krajem in železnici prinesel tako želeni mir, je bilo izredno pestro in zanimivo. Kljub koncu morije je predvsem njen južni del zajela povojna delitev ozemlja, ki je na tem območju močno vplivala na obnovitvena dela in promet. 1. maja 1945 so enote IX. korpusa osvobodile Gorico, prodrle do Trsta in s tem v celoti zasedle traso bohinjske železnice od Jesenic do Trsta.³¹¹ A uprava pod jugoslovansko oblastjo ni trajala dolgo, saj se je morala armada že 9. junija 1945, pod pritiskom zaveznikov, umakniti na t. i. Morganovo črto. Poleg tega, da so s tem želeli zavezniki pridobiti nujen nadzor nad preskrbovalnimi potmi v zasedeno Avstrijo, se je v tem pritisku že zrcalilo nasprotje o povojni ureditvi Evrope.³¹² Zasedena Julijska krajina se je tako razdelila na cono A (pod nadzorom zaveznikov) in cono B (pod nadzorom Jugoslavije). Morganova linija je železnico prečkala med postajama Avče in Most na Soči, kar je v praksi pomenilo zavezniški nadzor nad odsekom proge Trieste Campo Marzio – viadukt Lehen pri Avčah in jugoslovanski nadzor nad odsekom od navedene točke do Jesenic. Prisotnost zavezniških sil pa ni bila omejena zgolj na dogovorjeno območje, temveč je obsegala celotni predel slovenske trase Transalpine, saj so preko nje, z dovoljenjem jugoslovanskega partijskega vrha in poveljnika Josipa Broza – Tita, oskrbovali svoje čete na Koroškem.³¹³ Železnico so upravljale italijanske in jugoslovanske železnice, prve do Podbrda, druge pa od tod naprej proti Jesenicam. Promet je bil, razmeram primerno, močno okrnjen, opravljali pa so ga z železniškimi sredstvi, ki so v vojni ostala nepoškodovana.³¹⁴ Zaradi pomembnosti železniških povezav na področju Vojne uprave jugoslovanske armade za Primorje, Julijsko krajino, Istro in Reko je njen komandant, Peko Dapčević, odredil ustanovitev posebnega inšpektorata za železnice. Za sodelovanje z zavezniško upravo, pristojno za upravljanje železnic v coni A, je v Trstu skrbel skupni odbor za železnice v Julijski krajini.³¹⁵ Trasa bohinjske železnice je v času med septembrom 1945 in septembrom 1947 spadala pod tri uprave. Odsek Jesenice–Podbrdo (torej območje, ki ga je pred 2. svetovno vojno nadzorovala Kraljevina Jugoslavija) je nadzorovala direkcija jugoslovanskih državnih železnic s sedežem v Ljubljani, odsek med Podbrdom in Mostom na Soči je spadal pod upravo že omenjenega inšpektorata za železnice pri Vojni upravi jugoslovanske armade, z

³¹¹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 73.

³¹² Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 166.

³¹³ Prav tam, str. 167.

³¹⁴ Prav tam.

³¹⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 74.

odsekom med Mostom na Soči in Gorico pa so upravljale italijanske državne železnice s sedežem v Trstu, pod nadzorstvom zavezniških sil.³¹⁶

Kljub nedorečeni razmejitvi pa so se obnovitvena dela začela takoj po osvoboditvi. Glede na to, da so bili viadukti in mostovi pomembna partizanska tarča, ki je bila zaradi težke popravljivosti izredno vabljava za medvojne sabotaže, se je morala povojna oblast spopadati z obnovami istih objektov, kot jih je prej rušila. Objekti so sicer bili zasilno usposobljeni za občasen promet, a je bila obnova izvedena zelo slabo. Če je bil odsek med Jesenicami in Bohinjsko Bistrico, ki ga je obnavljala Sekcija za vzdrževanje prog Jesenice, obnovljen sorazmerno hitro, prvi vlak pa je na tej relaciji odpeljal že 5. junija 1945, so od tod naprej gradbenike čakala obsežnejša dela. Prvo težavo je predstavljal porušen severni portal Bohinjskega predora, ki so ga Nemci razstrelili ob umiku svojih čet. Čeprav je bil severni vhod v predor hitro urejen, pa žal severnega portala predor še danes nima. Glede na število podrtih ali resno poškodovanih premostitev je bila obnova odseka med Podbrdom in Avčami hitro in uspešno opravljena, saj je promet na tem delu stekel že 22. julija 1945.³¹⁷ Največje poškodbe med daljšimi mostovi oziroma viadukti pa je, poleg viadukta Bukovo (nem. Trocken), utrpel že omenjeni viadukt čez Sočo pri Kanalu, natančneje Ajbi. Na njegovo obnovo je bilo treba počakati do dokončne odločitve glede vzpostavitve meje. Poškodovana pa ni bila zgolj železnica, temveč tudi objekti ob njej. Gradbenike je največje delo čakalo na Jesenicah, kjer je bilo treba zgraditi popolnoma novo postajno poslopje. Nova poslopja so dobila tudi postajališča Branik, Hudajužna in Kočna.³¹⁸ Poleg poškodb na železniških objektih so obnovitvena dela večkrat oteževala tudi zapuščena tirna vozila, kar je velike težave predstavljalo predvsem v predorih Plave in Vrhulj. V obeh so bili iztirjeni ter z orožjem in opremo napolnjeni vagoni.³¹⁹ Obnovitvena dela je na spodnjem delu bohinjske proge izvajala Sekcija za obnovo Ajdovščina in podjetja iz Gorice (npr. podjetja Commoli Emilio, Matirolli Giovanni in mostovna delavnica Gorica), Trsta ter delavci italijanskih državnih železnic.³²⁰ Dela, ki so v obdobju tik po vojni potekala zelo živahno, so se zelo upočasnila po vzpostavitvi Morganove črte, zaradi česar je moral odbor Vojne uprave jugoslovanske armade večkrat posredovati pri vodstvu Transportne komande zavezniških sil v Trstu.³²¹

³¹⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 74.

³¹⁷ Prav tam, str. 75.

³¹⁸ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 167.

³¹⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 75.

³²⁰ Prav tam.

³²¹ Prav tam.

2. marca 1946 je bila ustanovljena posebna komisija z delegati štirih zmagovalnih velesil (Francije, Velike Britanije, ZDA in Sovjetske zveze), katere naloga je bila preučitev razmer za ureditev italijansko-jugoslovanskega mejnega vprašanja. Komisija je zasedala od 17. marca do 5. aprila. Čeprav naj bi skupina predstavnikov velesil morala igrati nevtralno karto v mejnem vprašanju, pa je bila zaradi ideoloških nasprotij med Sovjetsko zvezo in ZDA neuspešna. Prva je mejno črto zarisala preveč v korist Jugoslavije, druga pa Italije. Prav to je v ospredje postavilo ostali odločilni sili, ki sta mejno črto postavljali med obe skrajni različici.³²² Kljub različnim pogledom na ureditev meje je 10. februarja 1947 le prišlo do dogovora, ki je nastal na podlagi francoskega mejnega predloga.³²³ Podpis mirovne pogodbe je predvidel razdelitev obeh con, tako da je cona A pripadla Italiji, cona B pa Jugoslaviji.³²⁴ Za Trst je bil uveden status Svobodnega tržaškega ozemlja, ki je iz vidika železniške uprave zelo zanimiv. To prehodno obdobje, ki je omogočilo delitev ozemlja, je posledično seveda zajemalo tudi delitev železniških prog. Odsek proge od Podbrda do Repentabora je pripadal Jugoslaviji, medtem ko je preostali del pripadal Svobodnemu tržaškemu ozemlju oziroma njegovi železniški upravi z imenom »Amministrazione provvisoria delle ferrovie del territorio libero di Trieste« (kratica APFTLT), kar bi se lahko prevedlo kot »Začasna železniška uprava svobodnega tržaškega ozemlja«.³²⁵ Slednja je upravljala zgolj 87 kilometrov železniških tirov na svojem ozemlju, medtem ko je železniško omrežje v tržaški okolici pripadlo jugoslovanski ali beneški železniški upravi.³²⁶

Po razmejitvi in uveljavitvi pogodbe med Italijo in Jugoslavijo je nova mejna črta na bohinjski progi zarezala za postajo Repentabor, na relaciji nekdanje južne železnice pa med postajama Sežana in Opčine. V času, ko je bila železnica še najbolj množično prevozno sredstvo, je postala povezava osrednje Slovenije preko Notranjske z Gorico prioriteta naloga.³²⁷ Tako se je porodila ideja o povezavi obeh slovenskih delov nekdanjih glavnih železniških povezav s Trstom. V okviru Železniškega gradbenega podjetja je bila že 15. novembra 1947 ustanovljena sekcija za gradnjo proge Dutovlje–Sežana, katere vodja je postal inženir Viktor Kravanja.³²⁸ Delovna sekcija je imela kar tri delovna središča, in sicer v Sežani, Krepljah in Šmarjah. Na začetku je bilo na projektu zaposlenih 90 ljudi, ki so izdelali osnutek projekta, izmerili teren in nato dokončali projektno delo. Vse to je bilo končano že januarja 1948, a so z deli morali

³²² Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 167.

³²³ Prav tam.

³²⁴ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 510.

³²⁵ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 167.

³²⁶ Prav tam.

³²⁷ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 512.

³²⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 81.

počakati vse do aprila istega leta.³²⁹ Pri projektiranju in izvedbi je pomembno vlogo igrala cena, saj so zaradi stroškov predvideno traso nekoliko spremenili. Na začetku je bil predviden odcep proti Sežani pri postaji Dutovlje, ki so ga kasneje umestili 3 kilometre naprej k postajališču Kreplje.³³⁰ Največji gradbeni zalogaj pa je predstavljala gradnja 356 metrov dolgega predora. Kljub relativno kratki dolžini je težavo predstavljala predvsem organizacija gradnje, saj je bil to še vedno povojni čas, katerega značilnost so bile mladinske delovne brigade, pomanjkanje šolanega kadra in materiala. To dokazuje že podatek o prvem zboru delavcev, na katerega jih je prišlo le 900 od predvidenih 2500.³³¹ Pri gradnji predora je poleg tega primanjkovalo še minerjev, mehanizacije, goriva, zaščitnih sredstev in oblek za delavce. Kljub vsem težavam je bil predor prebit v 97 dneh, natančneje 23. avgusta 1948, celotna proga pa dokončana 21. decembra istega leta.³³² Poleg delavcev Železniškega gradbenega podjetja je delo na gradbišču opravljalo še kakih 500 delavcev sekcije za vzdrževanje proge in 17 delovnih brigad. Prav to je bila posebnost vseh večjih povojnih gradbenih del na območju nekdanje socialistične Jugoslavije. Na gradbišču so brigade z vseh koncev Slovenije opravile kar 395.112 ur prostovoljnega dela, nezanemarljiv pa je tudi prispevek lokalnega prebivalstva, ki je pri gradnji pomagalo že v začetnih fazah.³³³ Delo v tem času ni bilo optimalno opravljeno, saj so morali po dokončanju trase popravljati neutrjen nasip in dodajati pragove. Tehnični pregled proge so opravili 8. novembra 1953, cena pa je znašala 120 milijonov dinarjev.³³⁴ Zelo zanimivo, a za tisti čas nič nenavadnega, je bilo tudi odkupovanje zemljišč, ki so ga oblasti izvedle šele leta 1951, torej kar tri leta po končanju proge!³³⁵ Železniški lok, ki je povezal postajališče Kreplje s postajo Sežana, je tako utemeljil današnjo glavno traso bohinjske železnice, ki povezuje Jesenice s Sežano.

³²⁹ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 82.

³³⁰ Prav tam.

³³¹ Prav tam.

³³² Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 513.

³³³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 85.

³³⁴ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 513.

³³⁵ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 83.



Leta 1947 je podjetje SGP Primorje Ajdovščina obnovilo tudi viadukt Reifenberg pri Braniku, ki so mu partizani med vojno porušili osrednji del (vir: Kamniti velikan na Soči, str. 50).

Pri povojni obnovi, ki jo je omogočila razdelitev obeh con med Jugoslavijo in Italijo, ne moremo mimo viadukta čez Sočo pri Ajbi. Objekt, ki jo je skupil že v 1. svetovni vojni, je bil po njej začasno popravljen z Roth-Waagnerjevo konstrukcijo. Popolno kamnito obnovo so leta 1925 izvedle italijanske oblasti, a objekt v svojem sijaju ni zdržal ravno dolgo.³³⁶ V 2. svetovni vojni je zaveznikom najprej uspelo porušiti le tisti del viadukta, ki je bil poškodovan že v 1. svetovni moriji, kar so nemški okupatorji s pridom izkoristili in na poškodovan del znova namestili enako konstrukcijo. A vojna in z njo napadi so se stopnjevali, tako da so letalske bombe v letu 1944 porušile praktično celoten viadukt. Kruta usoda, ki je doletela še eno mojstrovino avstrijskega železniškega gradbeništva, je tako prisilila povojne oblasti v popravilo te dolge premostitve preko reke Soče. Najprej so se je lotili Angleži, ki so v času zavezniške uprave poskušali celotno dolžino mostu popraviti s podobno jekleno konstrukcijo kot pred njimi avstrijski in nemški inženirji. To je v tem primeru predstavljalo resno težavo, saj tokrat ni bil porušen le en obok, temveč celoten objekt, ki je povrh vsega ležal v krivini z radijem 250 metrov.³³⁷ Po napornem delu, ki je v času najintenzivnejše gradnje zahtevalo kar 150 delavcev, je bila začasna premostitev dokončana. Promet je preko začasne konstrukcije tekel celih 8 let, saj so se jugoslovanske oblasti odločile izdelati načrte prenove šele leta 1950. Kljub temu pa v tem primeru le stežka govorimo o prenovi, saj ima nov viadukt, ki ga je gradilo podjetje SGP Primorje Ajdovščina, popolnoma drugačno osnovo in ni povezan s starejšo avstrijsko

³³⁶ Humar, Gorazd. (1996). *Kamniti velikan na Soči*. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 186.

³³⁷ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 79.

gradnjo.³³⁸ Čeprav novi betonski objekt s 6 loki nikakor ni neeleganten, pa se njegova slikovitost nikakor ne more meriti z njegovim starejšim predhodnikom.³³⁹ Kakor koli že, tudi gradnja novega objekta je bila velik gradbeni zalogaj. Za preizkus nosilnosti tal so na obeh bregovih reke izvrtali 7 sondirnih vrtin, od katerih sta bili dve globoki kar 50 metrov.³⁴⁰ Zaradi spreminjajočega značaja smaragdne reke je bilo treba na podlagi posebne simulacije izdelati tudi obliko podpornih stebrov. Prav zaradi navedenih razlogov je bila gradnja zelo zahtevna, največje težave pa je reka povzročala pozimi v letih 1952 in 1953. Pri gradnji leta 1954 dograjenega viadukta so gradbeniki porabili 5186 kubičnih metrov betona, pri čemer je bila skoraj četrtina porabljena za temelje. V tem času je promet s hitrostjo 5 km/h še vedno potekal po dolgi jekleni konstrukciji, ki je bila postavljena na temelje starega kamnitega velikana.³⁴¹ Danes nanj spominjajo le še zaraščeni deli nekdanjega začetka pristopnih viaduktov, tako da le redkokdo ve, da današnji markanten betonski objekt ni original, temveč le nadomestek nekdanj najdaljše kamnite premostitve preko vodne ovire na Avstro-Ogrskem železniškem omrežju.³⁴²

Poskusi oživitve posebne teritorialne enote, Svobodnega tržaškega ozemlja (v nadaljevanju STO), so se pokazali za neuspešne, saj so bile razlike in pogledi na delovanje državnice zelo neenotni. Za veliko težavo se je izkazalo tudi imenovanje guvernerja, ki bi enoto upravljal. Vprašanja glede oblikovanja in delovanja STO so se po diplomatski poti nadaljevala vse do leta 1954, ko je bila predlagana nova rešitev.³⁴³ 5. oktobra tega leta je prišlo do podpisa memoranduma o STO-ju, ki je predvidel razdelitev teritorialne enote, doslej razdeljene na cono A in cono B, po naslednjem ključu. Ozemlje Trsta z okolico in obalnim pasom je po parafiranju memoranduma pristalo v rokah Italije, zaledni pas in ostalo ozemlje pa je pripadlo Jugoslaviji. Ta ureditev je znova vzpostavila Trst za središče železniške uprave v sklopu italijanskih državnih železnic.³⁴⁴ Kljub dolgotrajnim postopkom pri določanju meje pa Italijani pri preusmerjanju prometa iz tržaškega pristanišča niso stali križem rok. Izguba dveh nekdanjih pomembnih železniških žil je že ob koncu prve svetovne vojne na prvo mesto potisnila progo Trst–Videm–Trbiž (t. i. Pontebanna), ki so jo Italijani začeli dograjevati in posodabljeni že v času zavezniške uprave. V povojnem času so jo popolnoma posodobili in ji povečali

³³⁸ Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 186.

³³⁹ Prav tam, str. 186.

³⁴⁰ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 80.

³⁴¹ Prav tam.

³⁴² Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o. Str. 186.

³⁴³ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 511.

³⁴⁴ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 169.

zmogljivost, tako da je Trst postal popolnoma neodvisen od železniškega prometa preko Jugoslovanskega ozemlja.³⁴⁵

V povojnem času, med letoma 1949 in 1955, je promet na bohinjski progi vidno narasel. Jugoslovanske železnice so se namreč že leta 1948 vključile v tarifno zvezo Avstrija–Trst, kar je pomenilo, da je bilo preko slovenskega dela Transalpine prepeljanega kar 85 % vsega železniškega tranzita, namenjenega iz tržaškega pristanišča v Avstrijo.³⁴⁶ Čeprav je bila to njena osnovna naloga že ob izgradnji, pa v tem času na takšen promet nikakor ni bila dobro pripravljena. V obdobju med letoma 1953 in 1955 so jugoslovanske železnice na mejnem prehodu pri Opčinah sprejemale med 8000 do 10.000 ton tovora na dan, kar je bilo za enotirno progo, ki takšnega prometa ni imela že več desetletij, velik zalogaj. Razloge za tako velike količine tovora lahko najdemo v ameriški povojni pomoči Avstriji, ki je velik del pomoči iz t. i. Marshallovega načrta dobila prav preko tržaškega pristanišča. Ker novogoriška kurilnica ni imela dovolj lokomotiv za tako gost promet, je bilo treba tovor preusmerjati na traso nekdanje Južne železnice, po kateri je pred 2. svetovno vojno potekala večina prevoza iz Trsta v Avstrijo.³⁴⁷ Poleg iztrošenih in slabo vzdrževanih lokomotiv je težavo predstavljala tudi elektrifikacija karavanškega predora, zaradi česar so bile v njem tudi do 7 ur dolge nočne zapore. Zaradi tega so nekateri vagoni med Repentaborom in Jesenicami stali tudi 4 dni. Ne glede na pomoč, ki so jo ponudile tudi ostale slovenske kurilnice, pa je bila količina vlakov v povojnem obdobju preprosto prevelika, da bi jo lahko proga prenesla brez velikih zaostankov in težav. Svoj višek je tranzit dosegel junija 1955, ko je preko Repentabora prišlo tudi več kot 460 vagonov na dan, zaradi zasičenosti jeseniške postaje pa je moralo na celotni trasi čakati kar 1500 vagonov, namenjenih v Avstrijo.³⁴⁸ Zadrževanje vagonov pa ni povezano zgolj z nezmožnostjo same železnice, temveč tudi z najemninami, poravnanimi v nujno potrebnih devizah, ki jih je Avstrija plačevala v zameno za najem proge in tranzit. Za kako gost promet je šlo, nam lahko dobro ponazori podatek, da je bilo v tem času preko bohinjske proge prepeljanega kar 60 % celotnega mednarodnega železniškega tranzita na jugoslovanskem železniškem omrežju. Čeprav je bil prevoz avstrijske pomoči izredno donosen, se je centralna uprava jugoslovanskih državnih železnic odločila za omejitev prometa na 250 vagonov dnevno.³⁴⁹ Na splošno velja, da so jugoslovanske oblasti premalo izkoristile izredno ugodne

³⁴⁵ Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Slovenska matica. Str. 511.

³⁴⁶ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 103.

³⁴⁷ Prav tam, str. 104.

³⁴⁸ Prav tam.

³⁴⁹ Prav tam.

razmere za prevoz in zaslužek, saj je, poleg omenjene omejitve, prišlo tudi do prekinitve aktualne avstrijsko-jugoslovanske tarife zaračunavanja prevoza preko jugoslovanskega ozemlja. Na opuščanje prometa je vsekakor negativno vplivala tudi italijanska zahteva po reviziji delitve tovora v korist Pontebbane, ki je bila za takšen promet, zaradi elektrificiranosti in omogočanja večjih hitrosti, vsekakor bolj primerna. Med letoma 1955 in 1959 je Jugoslavija izgubila izredno pomemben in finančno zanimiv tranzit, saj se v prehodnem obdobju ni tako dobro znašla kot Italija. Nekonkurenčnost proge, zaradi prenehanja aktualne tarife in slabše infrastrukture, je sovpadala tudi s prenehanjem ameriške pomoči Avstriji, kar je pripomoglo k izrednemu zmanjšanju prometa, ki ga je bilo v primerjavi med letoma 1953 in 1955 le še za petino.³⁵⁰ Nov dogovor, ki je poskrbel za delitev tovora med Italijo (Pontebbano) in Jugoslavijo (bohinjsko progo) v razmerju 60 : 40, pa vseeno ni mogel rešiti vseh težav. Težavna je bila predvsem omejitev osne obremenitve na 16 ton, ki je bohinjski progi zagotovila le prevoz lažjih tovorov. Če k temu prištejemo še vleko na zastarel parni pogon, je jasno, da so se znaki upada pomembnosti bohinjske proge začeli že takrat. Železniško transportno podjetje Ljubljana je že na začetku šestdesetih let predlagalo posodobitev proge in uvedbo dizelske vleke, a naletelo na gluha ušesa, čeprav bi se izdatki za nove dizelske lokomotive povrnili z devizami v manj kot 2 letih.³⁵¹ Pomembno novost je na začetku šestdesetih let predstavljala tudi vnovična vzpostavitev povezave med postajama Nova Gorica in Gorica. Status predajne postaje je tako dobila Nova Gorica, obratovanje povezave pa so pridobile italijanske državne železnice. Posledica odprtja mejnega prehoda med Goricama je v naslednjih letih povzročila velik upad prometa na odseku med postajo Kreplje in Villa Opcina. Postopno zmanjševanje prometa se je čez leta le še stopnjevalo, dokler ni bil odsek v osemdesetih letih praktično opuščen.³⁵² Z zgotovitvijo pragov v šestdesetih letih je bila na progi uvedena višja osna obremenitev (18 ton), a je dotrajanost in obrabljenost tirnic znova pokazala na premajhno vlaganje v progo, ki je bila narejena prav za promet, kakršen je v tem času potekal preko železnice Videm-Trbiž. Zelo zanimivo je, da se je prav v času največjega prometa sredi petdesetih let znova pojavila ideja o elektrifikaciji, tokrat s soudeležbo Avstrije, ki naj bi bila celo pripravljena kriti večino stroškov.³⁵³ Z leti in upadanjem prometa po progi so se takšne ideje zdele vedno bolj utopične, dandanes, v času, ko po njej vozi le še lokalni promet z nekaj občasnimi tovornimi vlaki, pa se zdi takšna ideja popolnoma neuresničljiva!

³⁵⁰ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 105.

³⁵¹ Prav tam.

³⁵² Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 169.

³⁵³ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 105.

Od takrat naprej je bila proga le še redko uporabljena za večje količine tovarnega in potniškega prometa. Sploh slednji je stagniral že več desetletij. Prav v času petdesetih let je bila ustanovljena nova povezava z mednarodnim ekspresnim vlakom, ki je povezala belgijsko mesto Oostende in hrvaško Reko preko Jesenic ter Sežane. Vlak, ki je bil namenjen predvsem turistom iz zahodne Evrope, na njihovi poti do Jadranskih obmorskih letovišč pa žal ni doživel večjega uspeha, tako da je bil leta 1965 ukinjen. Razlog za to je seveda trasa, ki je naredila velik obvoz in zahodnoevropskim turistom podaljšala pot na morje, namesto da bi jim jo skrajšala.³⁵⁴ Ukinitev je pomenila konec rednih ekspresnih vlakov na bohinjski železnici in omejitev potniškega prometa zgolj na lokalne potrebe. Izjemo so v času od šestdesetih let do danes predstavljale predvsem občasne preusmeritve prometa iz drugih pomembnih prog v okolici. Izredni prevozi, zaradi različnih zapor na pomembnejših železniških žilah, so v novejši zgodovini večkrat opomnili na to, da bi bila lahko njena vloga večja, kot ji je namenjena v zadnjih 40 letih.

Prav železnici, na katero so Italijani preusmerili večino, nekdanja bohinjska proga ključnega, tovarnega prometa iz tržaškega pristanišča, se imamo zahvaliti za to, da je v povojnem času tudi prometno usihajoča Bohinjka doživela nekaj svetlih trenutkov. Ko se je na trasi proge Videm–Tržič leta 1968 porušil viadukt Dogna, je bilo nujno preusmeriti del prometa na bližnje proge. Enako se je zgodilo tudi leta 1976, ko je po Furlaniji pustošil silovit potres. Tudi v tem primeru je bohinjska proga uspešno odigrala nadomestno vlogo.³⁵⁵ Nujno je seveda omeniti, da je bil za te potrebe v uporabi zgolj del celotne trase, saj je promet potekal na relaciji Videm–Gorica–Nova Gorica–Jesenice–Beljak. Intenziven tovorni in potniški mednarodni promet, ki je v tem času potekal pod strogimi mednarodnimi sporazumi med državami, je bil kljub različnim političnim sistemom izpeljan brez večjih težav.³⁵⁶

Če lahko iz napisanega sklepamo, da je prometna pomembnost v tem času večinoma padala, je proga v sedemdesetih letih vendarle doživela nekatere pomembne spremembe. Najpomembnejša je bila predvsem popolna uvedba dizelske vleke, tako na potniški kot tovorni ravni. Zastarele parne lokomotive so na tovornih vlakih zamenjale, za tisti čas sodobne, dizel-električne lokomotive, serije 644³⁵⁷ ter 661, ukinjene pa so bile tudi potniške kompozicije v sestavi parne lokomotive z vagoni. Namesto slednjega so v promet prišli Fiatovi motorniki,

³⁵⁴ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 169.

³⁵⁵ Prav tam.

³⁵⁶ Prav tam.

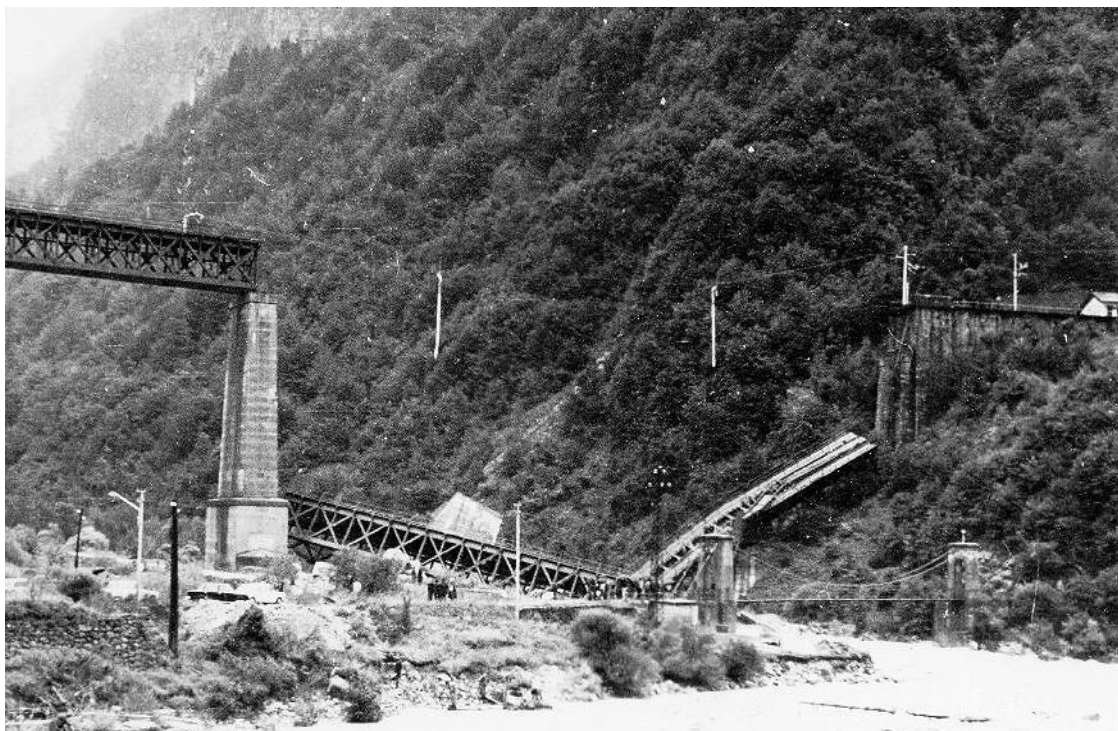
³⁵⁷ Gre za lokomotivo, ki jo železničarji in železniški navdušenci v žargonu imenujejo »Španka«, saj je bila izdelana v španski tovarni Macosa.

serije 813–814. Uvedba cenejšega in hitrejšega dizelskega prevoza je pomenila veliko izboljšavo ter občutno skrajšala vozne čase. Če je potniški vlak iz Nove Gorice do Jesenic v času parne vleke porabil 165 minut, se je vožnja ob uvedbi dizelskega motornika skrajšala na 117 minut.³⁵⁸ Kljub temu pa ostaja tovrsten napredek pod velikim vprašajem, če vemo, da so na tem območju v času italijanske oblasti pred 2. svetovno vojno in tudi nekaj let po njej že vozili dizelski motorniki. Po drugi svetovni vojni je obnovo italijanskih dizelskih garnitur izvedlo šempetrsko podjetje Avtoobnova, a so bili kasneje odvzeti in premeščeni v ljubljansko kurilnico.³⁵⁹ Kot sem že omenil, so tudi kasnejše pobude o uvedbi dizelske vleke na bohinjski progi naleteli na gluha ušesa, tako da so bila sedemdeseta leta resnično zadnji čas za uvedbo takšnih sprememb. V osemdesetih letih so se aktualnim lokomotivam pridružile še najmočnejše dizelske lokomotive na slovenskem železniškem omrežju serije 664. Gre za lokomotive, ki jih je leta 1984, po licenci ameriškega General Motorsa, izdelala hrvaška družba Đuro Đaković. Na bohinjski progi so se po uvedbi dizelske vleke pojavljali tudi nekateri drugi dizelski motorniki in lokomotive. Poseben pečat sta pri vleki avtovlaka pustili podseriji izvedenke 661, ki sta bili označeni s številkama 414 in 415. Ker sta bili lokomotivi izdelani v Kanadi, so ju zaposleni krstili za »Kanadčanki«. Kot zanimivost naj navedem, da sta lokomotivi te podserije veljali za najhitrejši dizelski lokomotivi na naših tirih. Danes žal obe »Kanadčanki« propadata na depoju mariborske postaje Studenci. Omembe so zagotovo vredni tudi legendarni »zeleni vlaki« znamke Mercedes, serije 711, ki so na bohinjsko progo zgolj občasno pripeljali različne posebne vlake.³⁶⁰

³⁵⁸ Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 96.

³⁵⁹ Prav tam, str. 97.

³⁶⁰ Petronio, P. (2000). Transalpina – Bohinjska proga. Slovenske železnice, d. d. Str. 172.



Porušen viadukt Dogna na železnici Videm-Trbiž (t. i. Pontebbana), zaradi katerega je bohinjska proga doživela nekaj svetlih trenutkov (vir: http://www.dogna.net/crollo_ponte.htm).

Ob uvedbi dizelske vleke je vedno večjo težavo predstavljala tudi najvišja osna obremenitev, ki je znašala 18 ton. Najprej je onemogočala normalno vožnjo dizelskim lokomotivam serije 661, kasneje, v osemdesetih letih, pa je to povzročalo vedno večje težave novim lokomotivam serije 664 – Reagan (vzdevek je dobila po ameriškem predsedniku Ronaldu Reaganu)³⁶¹ in načrtovani uvedbi t. i. soškega koridorja za tovorni promet iz koprškega pristanišča.³⁶² Prav navedena razloga sta pomembno vplivala na dvig osne obremenitve na 20 ton, za kar je bilo potrebnih veliko izboljšav. Gradbeniki in inženirji so izvedli obremenilne preizkuse na 89 mostovih, nekatere tudi ojačali, na odseku Jesenice–Nova Gorica pa je bilo zamenjano tudi večje število tirov. Pomembna novost na je bila tudi izgradnja 166 metrov dolge galerije v Soteski pri Bohinjski Bistrici, ki je omogočila nemoten promet brez potrebnega umetnega sprožanja plazov v zimskem času. Leta 1985 uveden Soški koridor je bil namenjen predvsem prevozu večjih količin tovora iz koprške luke preko Sežane, Nove Gorice in Jesenic, proti Avstriji in ostali Evropi.³⁶³ Tako posodobljena proga je dočakala tudi slovensko osamosvojitve, ki pa ji ob upadu pomembnosti soškega koridorja povečanega prometa in boljšega statusa žal ni prinesla. Edina večja novost, ki jo je proga v tem času pridobila, je bila uvedba rednega avtovlaka med Mostom na Soči, Podbrdom in Bohinjsko Bistrico. Ta še danes velja za edini

³⁶¹ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 172.

³⁶² Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov*, TIRI IN ČAS. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Str. 106.

³⁶³ Prav tam.

avtovlak na slovenskih tirih, ki skozi bohinjski predor povezuje dve slovenski regiji. Za vleko avtovlaka so se skozi čas uporabljale dizelske lokomotive serije 644, 661 (podserije 414, 415), 664 in celo manjša dizelska lokomotiva serije 643 (z vzdevkom »Đurica« po tovarni izdelave Đuro Đaković), ki jo na slovenskih tirih večinoma uporabljajo za premike na postajah. V poosamosvojitvenem času je del železnice še enkrat doživel trenutek slave, ko so leta 1998 s proge med Nabrežino in Tržičem zaradi prenove treh predorov preusmerili tovarne vlake preko Opčin, Sežane, do Nove Gorice in nato v Italijo. Po tej relaciji je začasno vozil tudi ekspresni vlak Simplon Express, ki je povezoval Zagreb in Ženevo. Državno mejo, ki jo je po navadi prevozil na Opčinah, je bil primoran prečkati na meji med Novo Gorico in Gorico.³⁶⁴ Takšnih obvozov je bilo tudi v kasnejših letih kar precej, nikoli pa ni prišlo do večjih premikov, ki bi bohinjski progi omogočili večje število tovornih in potniških vlakov.



Lokomotiva serije 661-415 (»Kanadčanka«) z vagoni avtovlaka na železniški postaji Podbrdo (vir: http://www.loco-photos.net/index?/category/140-2003_02b_germany_slovenia_austria_switzerland).

³⁶⁴ Petronio, P. (2000). *Transalpina – Bohinjska proga*. Slovenske železnice, d. d. Str. 170

14. OBETI ZA PRIHODNOST

Obdobje stagnacije traja še danes, ko je proga še vedno omejena na lokalni promet in nekaj tovornih vlakov. Skrb vzbujajoče je, da kljub številnim pobudam in spodbudam iz lokalnega okolja, država še ni spoznala možnosti, ki jih bohinjska proga ponuja na ravni tovarnega prometa, lokalnega potniškega prevoza in turizma. Obravnavana železnica bi lahko, ob ustrezni prenovi postaj in posodobitvi signalnih in kretniških sistemov, še vedno predstavljala pomembno železniško žilo in razbremenila preobremenjeno gorenjsko progo med Ljubljano, Kranjem in Jesenicami. Če vemo, da je ta proga enotirna in predstavlja ozko grlo pri transportu tovora iz koprškega pristanišča proti Avstriji, lahko hitro ugotovimo, da bi razbremenitev gorenjske proge dosegli tudi s preusmerjanjem tovarnega prometa na bohinjsko železnico. To so spoznali tudi tuji železniški prevozniki, kot so npr. avstrijske državne železnice (Österreichische Bundesbahnen – ÖBB), ki ob zaporah pogosto preusmerjajo lahke tovarne vlake na bohinjsko traso. Žal pa je to povezano s številnimi omejitvami, saj proga večje količine prometa ne zmore prenesti. To bi lahko z nekaj posodobitvami brez težav rešili in s tem pripomogli k razporeditvi tovora med gorenjsko in bohinjsko progo. Zagotovo bi bili za takšno rešitev zainteresirani tudi tuji železniški prevozniki, ki bi lahko pri takšnem projektu tudi aktivno sodelovali.

Drugi večji potencial, ki ga Bohinjka zagotovo premore, je povezan s turizmom. Le redkokatera železnica že sama po sebi ponuja toliko lepot in gradbenih dosežkov kot slednja. K njeni turistični vrednosti nedvomno pripomore tudi trasa, ki nas popelje vse od ličnega kraškega bisera Štanjela, preko Gorice, od katere je le streljaj do Goriških brd, ene najpomembnejših in najlepših vinorodnih okolij v Sloveniji, Mosta na Soči, ki predstavlja odlično izhodišče za obisk Posočja, in obeh slovenskih alpskih biserov, Bohinja in Bleda. Izredno prednost zagotovo predstavlja tudi bližina slovensko-italijanske meje, kar zagotavlja relativno stabilen dotok italijanskih turistov iz Furlanije – Julijske krajine, ki spada med bogatejše italijanske regije z visoko kupno močjo. Vse naštetu je z vlakom preprosto in lahko dosegljivo, seveda pa je to povezano s številnimi prometnimi povezavami, ki v celoti niso vezane le na železnico. A je uskladitev železniških in avtobusnih prevozov na primeru Bohinjske Bistrice in Posočja le manjša težava, če vemo, da so železniška sredstva skoraj enaka, kot so bila ob uvedbi dizelske vleke v sedemdesetih letih. Velik del prevozov še danes opravljajo originalni motorniki serije 813–814. Ob tem je treba nujno omeniti, da so bili v devetdesetih letih nadgrajeni z novimi karoserijami, podobnimi tistim iz nemških motornikov serije 713. V zadnjih letih so bili

znova posodobljeni in predelani. Prenova je zajemala posodobitev celotne notranjosti, med drugim montažo klimatskih naprav, izboljšane osvetlitve, novih sedežev in vakuumskih sanitarij, kar je potniško izkušnjo nedvomno izboljšalo. A na bohinjski progi so žal še vedno (pre)pogosto v manjšini, aktivne pa ostajajo tudi starejše garniture, ki prenove niso doživele. Tudi avtovlak, ki je edini tovrstni vlak na slovenskem ozemlju, je v zadnjih letih doživel nekaj pomembnih sprememb, ki so nedvomno korak v pravo smer. Z zavzetostjo nekaterih zaposlenih in aktivno vlogo Gorenjskega muzeja je bil na njem uveden nov potniški vagon, ki ima, poleg večjega števila mest za kolesarje, tudi premično razstavo o bohinjskem predoru in pozabljenem slovenskem gradbeniku in inženirju Maksu Klodiču. Če gre pri tem zagotovo za primer dobre prakse povezovanja javnega prevoza z ohranjanjem kulturne in tehnične dediščine, pa večjo težavo predstavlja lokomotiva. Vleko avtovlaka namreč še vedno opravlja starejša, glasna in precej nezanesljiva lokomotiva serije 644. Čeprav ga je del leta 2017 vlekla v Nemčiji najeta sodobna Siemensova dizel-električna lokomotiva tipa Eurorunner, pa se je morala po kratkem obdobju posloviti, saj je najem potekel. Poleg vsega naštetega predstavljajo veliko težavo tudi grafiti na vlakih. Pereča težava, ki ne pesti zgolj naših krajev, je zagotovo razlog, da je zunanost vlakov videti zanemarjena, čeprav so v notranjosti čisti in urejeni. Izboljšav je zagotovo potrebna tudi infrastruktura. Če se pri tem osredotočim zgolj na postaje in postajališča, ki so marsikje izredno zanemarjena in dotrajana, je pri tem nujno treba omeniti dobro prakso gradnje novega postajališča pri Solkanu in obnovljeni ter lično urejeni postaji na Bledu in v Bohinjski Bistrici. Oba primera dokazujeta, da je mogoče z gradbenimi posegi temeljito izboljšati videz postaj, kar zagotovo pripomore k izboljšanju urejenosti, ki je, največkrat za turistične namene, izrednega pomena. Podobnih posegov, predvsem razširitve glavnega perona in ureditev fasade, bi morale biti deležne številne postaje in postajališča ob celotni trasi med Jesenicami in Sežano, a se zdi, da je to bolj utopična želja ljubiteljev proge kot resničnost.

Vsem naštetim pomanjkljivostim navkljub pa ljudje ob progi večkrat pozabimo, ob kako lepi železnici živimo. Da jo jemljemo kot nekaj samoumevnega in običajnega je sicer logično, nikakor pa razumljivo. Na to, da smo na izjemen železniški gradbeni biser lahko upravičeno ponosni, dokazujejo posebni vlaki, ki jih različne turistične agencije najamejo le zato, da lahko železniški zanesenjaki vlakovne kompozicije fotografirajo na dih jemajočih odsekih, ki jih domačini ob dnevnih migracijah večkrat spregledamo. O tem, kakšen sloves ima bohinjska proga, nazorno pove že podatek, da jo je med deseterico najlepših spregledanih železniških tras

uvrstil eden najpomembnejših turističnih portalov, Lonely Planet.³⁶⁵ Prav prepoznavnost v tujini in zagnanost nekaterih društev, kot je npr. Operativna iniciativa za bohinjsko progo, lahko ogromno pripomore k razvoju ene najlepših železnic v Evropi. A to je le kamen v mozaiku sprememb, ki lahko pripomorejo k večji pomembnosti te edinstvene železniške povezave. Druge spremembe, ki lahko usodno vplivajo na njen razvoj, pa se morajo zgoditi na višji ravni in so lahko posledica politične volje na lokalni in državni ravni. Preusmerjanje tovornega prometa iz koprškega pristanišča, posodobitev infrastrukture ter vlakovnih kompozicij – v luči izboljšanja prometa za potrebe dnevnih migracij v času trajnostne mobilnosti – in dvig prepoznavnosti v turizmu je lahko le plod usklajenosti politike, lokalnih akterjev in Slovenskih železnic. Le tako lahko bohinjska proga pridobi del sijaja, ki ga je skozi svojo pestro stodesetletno zgodovino izgubila ...

³⁶⁵<https://www.lonelyplanet.com/travel-tips-and-articles/station-to-station-the-best-train-journeys-youve-never-heard-of/40625c8c-8a11-5710-a052-1479d276d8a8> (Vpogled: 10. 11. 2018).

15. VIRI IN LITERATURA

LITERATURA:

- Mohorič, Ivan. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica.
- Petronio, Paolo. (2000). *TRANSALPINA – BOHINJSKA PROGA*. Slovenske železnice, d. d.
- Rustja, Karol. (1990). *Proga predorov, TIRI IN ČAS*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana, Odsek za muzejsko dejavnost.
- Humar, Gorazd. (1996). *Kamniti velikan na Soči*. Nova Gorica: Branko, d. o. o.
- Humar, Gorazd. (2004). *Predori – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo Pontis*.
- Slabe, Marijan. (2004). *Na rovašu življenja*. Ljubljana: Župnijski urad Grahovo ob Bači.
- Granda, Stane. (1994). »Zgornja Baška dolina v prvi polovici 19. stoletja« v: *KRONIKA – časopis za slovensko krajevno zgodovino, Prispevki za zgodovino Tolminskega*, gl. ur. Janez Cvirn, letnik 42., št. 1., str. 52–58. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, sekcija za krajevno zgodovino.
- Valentinčič, Janko. (2006). *Narodnoosvobodilni boj, kakor so ga doživljali prebivalci Podbrda in okolice (1918–1945)*. V: *Baški zbornik*, ur. Silvo Torkar in Karla Kofol, str. 95–106. Tolmin: Tolminski muzej.
- Svoljšak, Drago. (2006). *Koritnica v arheoloških obdobjih*. V: *Baški zbornik*, ur. Silvo Torkar in Karla Kofol, str. 13–28. Tolmin: Tolminski muzej.
- Taylor, A. J. P. (1956). *Habsburška monarhija: 1809–1918: zgodovina Avstrijskega cesarstva in Avstro-Ogrske*. Ljubljana: Državna založba Slovenije.
- Klodič, Maks. (1905). *Nova železnica s Koroškega skozi Karavanke, bohinjske gore in čez Kras v Trst*. Nova Gorica: Društvo za Bohinjsko-Goriško progo.
- Kosi, Miha. (1998). *Potujoči srednji vek*. Ljubljana: Založba ZRC.

TISKANI VIRI:

- *Prezračevalna naprava predora Bukovo*. Primorske novice. 7. 6. 2006, št. 155.
- MIKLAVČIČ-BREZIGAR, Inga. (2015). *Industrijska dediščina na Goriškem (katalog razstave)*. Nova Gorica: Goriški muzej.

- VIDRIH LAVRENČIČ, Lilijana. (1993). Po sledih starih poti (katalog razstave). Nova Gorica: Pokrajinski arhiv Nova Gorica.

SPLETNI VIRI:

- <https://de.wikipedia.org/wiki/Pyhrnbahn> (Vpogled: 17. 2. 2018)
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Tauernbahn> (Vpogled: 27. 2. 2018)
- <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/schwarzachstveit/genuehmigung2/bescheid.pdf> (Vpogled: 27. 2. 2018)
- https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_denkmalgesch%C3%BCtzten_Objekte_in_Bad_Hofgastein (Vpogled: 27. 2. 2018)
- <http://www.hribi.net/gora/mirca/11/2472> (Vpogled: 25. 7. 2018)
- <https://www.seng.si/hidroelektrarne/velike-hidroelektrarne/2017060915280084> (Vpogled: 9. 10. 2018)
- <http://giskd2s.situla.org/rkd/Opis.asp?Esd=29611> (Vpogled: 10. 10. 2018)
- <http://www.trenidicarta.it/aperture.html> (Vpogled: 29. 10. 2018)
- <https://www.slovenska-biografija.si/oseba/sbi475500/> (Vpogled: 29. 10. 2018)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Mihajlo_Pupin (Vpogled: 29. 10. 2018)
- <http://giskd2s.situla.org/rkd/Opis.asp?Esd=22339> (Vpogled: 31.10. 2018)
- <https://www.lonelyplanet.com/travel-tips-and-articles/station-to-station-the-best-train-journeys-youve-never-heard-of/40625c8c-8a11-5710-a052-1479d276d8a8> (Vpogled: 10. 11. 2018)
- REJEC, Patricija. (2011). Kako je Bohinjska proga vplivala na življenje prebivalstva v Baški grapi: diplomsko delo, str. 13 (Vpogled: 29. 10. 2018).
- ŠTAUT, Tomaž. (2008). Elitne enote na območju današnje Slovenije med drugo svetovno vojno: diplomsko delo, str. 63 (Vpogled: 30. 10. 2018).

DRUGI VIRI:

- Razstavni pano v prezračevalni napravi predora Bukovo.

VIRI SLIKOVNEGA GRADIVA:

- Mohorič, Ivan. (1968). Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana: Slovenska matica.

- Petronio, Paolo. (2000). TRANSALPINA – BOHINJSKA PROGA. Slovenske železnice, d. d.
- Humar, Gorazd. (1996). Kamniti velikan na Soči. Nova Gorica: Branko, d. o. o.
- Humar, Gorazd. (2004). Predori – iskanje svetlobe. Šempeter pri Gorici: Založništvo Pontis.
- Brate, Tadej. (2013). Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah. Celje: Mohorjeva družba.
- Slabe, Marijan. (2004). Na rovašu življenja. Ljubljana: Župnijski urad Grahovo ob Bači.
- Fotografski arhiv Primoža Florijančiča
- Fotografski arhiv Marka Obida
- <http://bahn-extra.de/leseprobe/die-kaiser-ferdinands-nordbahn> (Vpogled: 20. 11. 2018)
- <https://www.technischesmuseum.at/object/viadukt-der-kalten-rinne-semmeringbahn-farblithografie-um-1854> (Vpogled: 20. 11. 2018)
- <http://lok-magazin.de/leseprobe/100-jahre-tauernbahn> (Vpogled: 20. 11. 2018)
- upload.wikimedia.org/wikipedia/de/4/45/Karawankenbahn_1906.jpg (Vpogled: 23. 11. 2018)
- https://www.tpnasvojizemlji.si/_programi.html (Vpogled: 23. 11. 2018)
- https://www.tpnasvojizemlji.si/_film.html (Vpogled: 23. 11. 2018)
- http://www.dogna.net/crollo_ponte.htm (Vpogled: 24. 11. 2018)
- http://www.loco-photos.net/index?/category/140-2003_02b_germany_slovenia_austria_switzerland (Vpogled: 24. 11. 2018)