

Matija Medvešček

VPLIV GRADNJE BOHINJSKE ŽELEZNICE NA ŽIVLJENJE V DOLINI REKE SOČE

Zahteve po drugi železniški povezavi Trsta s prestolnico Habsburške monarhije - Dunajem so se pojavljale vse od leta 1857, toda odločilni politični in vojaški faktorji so se odločili za gradnjo nove proge šele ob izteku 19. stoletja. 1. junija 1901 je državni zbor sprejel zakon o hkratni gradnji phyrnske, turske in karavanško-bohinjske proge, kar je močno odmevalo tudi na Slovenskem, še zlasti na Primorskem.

Primorski list, ki se je že 5. junija 1901 razpisal o neprecenljivi vlogi Bohinjske železnice za Slovence, je 13. junija 1901 v daljšem komentarju takole razmišljal o narodnem in gospodarskem pomenu nove proge: *"Veseli glas gre po deželi, od onstran strmih Karavank do sinjega morja adrijanskega se glasi: Železnica, železnica! Za nas Slovence je ta železnica silno važna, ker dovrši zvezo slovenske zemlje od skrajnega severa do skrajnega juga: od Beljaka do Trsta in Pulja."*

1. V narodnem oziru se je torej po pravici veselimo, ker nas bo zbližala. Koroški Slovenci, ki so bili do zdaj daleč proč od vseh drugih, bodo imeli zdaj par korakov do krepkih in narodno zavednih Gorenjcev, in le par ur do nas Vipavcev, Bricev in Kraševcev. Ker pa imamo železnico tudi na vse druge strani slovenske zemlje, smemo reči, da bo zdaj naša zveza dovršena - železniško omrežje objema celo Slovenijo." (...)¹

2. Velike važnosti je nova železnica za gospodarstvo Slovencev... Kdo bi mogel preračunati koliko milijonov bodo od zdaj naprej več vredne slovenske hiše in posestva, ko do zdaj od Trsta do Beljaka? - A tudi cena našim najboljšim pridelkom na Goriškem in v planinah bo večja ... Tudi delo si obeta napredka, ker ob železnici se bodo zbudile moči za industrijska podjetja: za mline, žage, tvornice, itd. Železnica ima čudno moč, ta še celo kamenje, pesek in vodo spremeni v zlato in srebro. ..."

Seveda pa je avtor članka bralce poskušal opozoriti tudi na morebitne negativne posledice nove železnice: *"... Ali če sami sebe pretehtamo, nas veseli skoraj mine in strah prime. Slovenci imamo premalo znanja, premalo denarja in premalo organizacije, da bi mogli izkoristiti železnico. Zato pa se bojimo, da bo železnica tekla po naši zemlji in mimo nas, tujci - zlasti Nemci bodo kupovali zemljo in vode, da bodo ob celi črti napravljali tvornice, mline, žage, iskali rude in kamenje, ustanavljali trgovske tvrdke za izvoz pridelkov in izdelkov naših žuljev itd. ... Zatorej pa kličemo Slovincem pozor železnica gre! Če ne preneha ostudni boj liberalizma, če se*

bili (Slovenci) med seboj ločeni, da niso eden za drugega vedeli, ker ni bilo ne cest ne železnic, zdaj pa so med seboj ločeni v stranke, da nočejo vedeti eden za drugega. Železnice in ceste so nas združile, a liberalizem nas je ločil in vdahnil enemu delu naroda sovraštvo do drugega..." *Prim. Primorski list, 13. 6. 1901.*

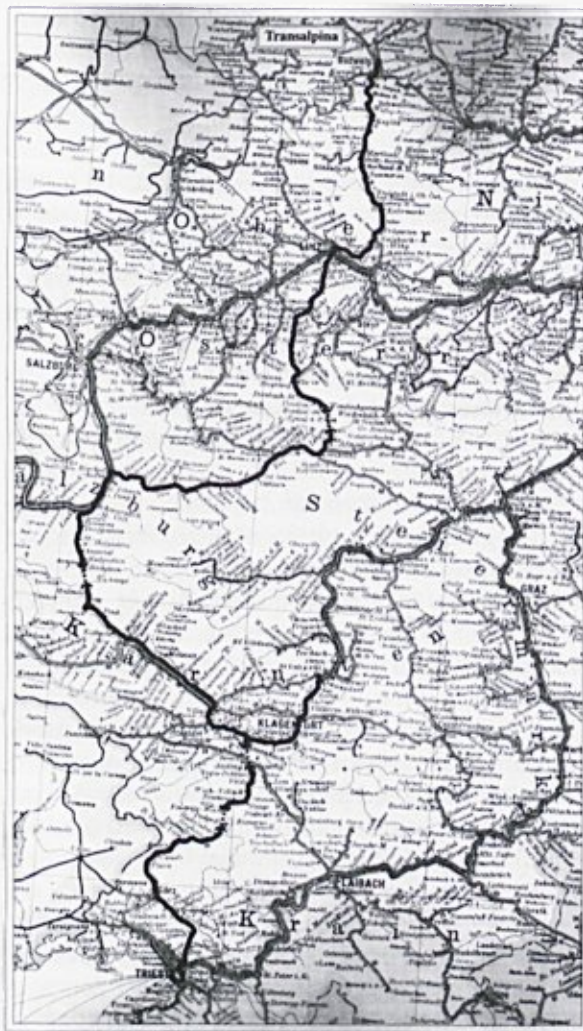
¹ Ker je bilo v časopisih skoraj vedno prisotno trenje med "klerikalci" in "liberalci", se tudi v tem članku kaže protiliberalna usmerjenost Primorskega lista: "...Nekdaj so

*ne združite na skupno delo boste sužni - sluge narodov kakor do zdaj in to po svoji krivdi. - Slovenci, pozor!"*²

Priprave na gradnjo

Jeseni 1901 so ustanovili Državno železniško gradbeno upravo, ki je bila edina pristojna za izgradnjo vseh državnih železnic, predvidenih v zakonu iz junija 1901: phyrnske, turske in karavanško-bohinjske. Istočasno so začeli z pripravljalnimi deli (in odkupi zemljišč) za gradnjo karavanške proge in predora pod Karavankami. Priprave na gradnjo proge do Trsta so se začela kasneje. Progo od Bohinjske Bistrice do Gorice je uprava Državnih železnic razdelila na 9 sekcij. Za vsako posebej so se potegovalе družbe, kot so bile Unionska stavbinska družba, Brüder Redlich und Berger, Winer, Ceconi, Sard-Lenassi & Comp itd. Primorski list je 7. maja 1902 poročal, da je železniško ministrstvo gradnjo bohinjskega predora oddalo podjetju Ceconi in dodal: *"ker se delo v kratkem prične, bodo ljudje pri tem lahko mnogo zaslužili."*³ Na odseku od Podbrda do Gorice je prišlo do obravnave in prvih odkupov zemljišč šele v drugi polovici leta 1902. Pred "političnim obhodom" trase, ki se je vršil od 15. decembra 1902 do 22. januarja 1903, je Soča prizadete podučila: *"Opozarjamo pri tem vse prizadete posestnike in druge interesente, naj se oglašajo pri komisiji po potrebi jasno in določno s svojimi zahtevami in željami, kajti ta političen obhod je velevažen in se pozneje marsikaj ne bo več dalo popraviti, ako se prizadeti ne pobrigajo pravočasno pri obhodu. Po drugi strani pa priporočamo prizadetim tudi, da ne delajo sitnosti komisiji, marveč se z lepa dogovorijo o tej ali oni reči. Le tako je mogoče storiti kaj v splošno dobro."*⁴

Obhod, ki je določal razne podrobnosti, je povzročal trenja tudi med samimi domačini. Predstavniki zaselkov okoli Grahovega so se tako komaj zedinili okoli vprašanj, kje naj bo nova železniška postaja Grahovo, kje naj poteka nova cesta do nje in podobno.⁵ V času političnega obhoda je potekal tudi odkup zemljišč. Kupovanje zemlje, ki je bila za tamkajšnje prebivalce glavni vir preživetja, je pri domačinih vzbujalo nejevoljo. Tako je dopisnik Primorskega lista iz Kanala



med drugim zapisal: *"... Našim dolincem pa pobere železnica ves najboljši svet, ki jim je še nekaj nesel. Sedaj pa so ga morali odstopiti za prav nizke cene. In pri cenilnih obhodih so menda celo oni, kojih dolžnost bi bila zagovarjati koristi ubogega posestnika, pomagali zatirati ga."*⁶ Na splošno pa je časopisje opozarjalo tako na pozitivne kot na negativne posledice (gradnje) nove proge. Tako je dopisnik iz Kanala zapisal: *"Pri nas napredujemo. Trg dobiva vedno lepše lice. Gradijo se nova poslopja, stara se obnavljajo in olepšujejo. Dobili smo tudi nov hotel... Vse to se izvršuje z ozirom na novo železnico. Železnica bode mnogo koristila, a tudi mnogo škode povzročila. V soški dolini je že itak malo sveta, a še tega bode sedaj našim kmetom pobrala železnica. Mnogim bode cele njive, drugim pa jih razpolovila, da se ne bo izplačalo jih obdelovati. Denar pa, ki ga bodo za svet prejeli bodo polagoma porabili in kmet ne bo imel ne njive*

² Prav tam.

³ Primorski list, 7. 5. 1902.

⁴ Soča, 13. 12. 1902.

⁵ Primorski list, 24. 12. 1902.

⁶ Primorski list, 15. 10. 1903.

ne denarja. Mnogi pa bodo tudi dali slovo kmetovanju in si rajši pri železnici služili denarja. In tako se bode v našo dolino naselila draginja."

Naslednji korak je bila oddaja gradbenih del. Podroben opis tega postopka je bralcem podal Primorski list 9. aprila 1903 v članku z naslovom Oddaja gradbenih del bohinjske železnice na črti med Podbrdom in Gorici: " ... Delo se odda v devetih delih... Dela se bodo morala izvršiti tako le in sicer: Do 1. decembra mora biti že vse pripravljeno za pokladanje železnih mostov. Do 1. junija 1905 pa mora biti vse dogotovljeno, da se začnejo izvajati po tem delu tehniška dela in mehanizmi pri napravah za oskrbovanje vode. Do 1. avgusta 1905, pa morajo biti končana že vsa navršna stavbena dela, tako, da bodo s 1. septembrom 1905, že lahko vozili vlaki, s katerimi se bode prevažal material. S 1. oktobrom 1905 pa se izroči železnica javnemu prometu..."

Ljudje so tako dobili prvo zelo otipljivo predstavo, v kako kratkem času se jim bo spremenilo življenje. Primorski list je v naslednji številki na prvi strani že kritično komentiral objavo o oddaji gradbenih del. Pisec ugotavlja: "Delo se odda v devetih delih. Žal, da ni bilo mogoče doseči, da se gradbena dela oddajo v manjših delih, da bi bilo tako mogoče domačinom prevzeti gradbena dela... Naši delavci so na glasu kot izvrstni delavci pri gradbah novih železnic v raznih kronovinah. Mnogi med njimi so se docela izurili in služijo v tujini kot delovodje in nadzorniki. Manjka pa jim kapital... in tako so naši domačini izključeni. Gradbena dela bodo prevzeli tujci-kapitalisti, morda celo tuji državljani"⁸ Pisec nadalje opozarja: "Dolžnost je sedaj železniškega ministerstva, ki oddaja gradbena dela, da podvzetnike priveže, da pred vsem jemlje v delo domačine in avstrijske državljane. Avstrijski državljani morajo plačevati denarni in krvni davek, imajo torej vso pravico zahtevati, da dobijo dela posebno na podjetjih, ki se izvršujejo z državnim denarjem... Ker drugače bodo podjetniki, iskajoči le mastni dobiček poklicali delavce iz blažene Italije, ter bodo ti za celo gradbeno dobo preplavili našo deželo, dočim bodo morali domačini v tuje dežele s trebihom za kruhom." Pisec poziva državne poslance, da zagotovijo to določbo v pogodbah. Druga pomembna stvar pa so po njegovem zaslužki od voženj. Člankar izraža bojazen, da bodo - kot na gorenjski strani

- podjetniki raje najeli kakega tujega prevoznika, "...ki pride s svojo živino in s svojimi ljudmi, postavi barake za ljudi in živino, ter si z vožnjo služi novce, dočim morajo domačini gledati tujca, ki se mogočno šopiri na njihovih tleh."⁹ V zvezi z oddajo voženj avtor poziva državne poslance, pa tudi domače posestnike, naj ne bodo zgolj pasivni opazovalci dogajanja: "Dragi rojaki! ne držite križem rok. Treba se že naprej zganiti ter nastopiti z združenimi močmi. Tu mora prenehati vse, kar vas mogoče razdvaja, drugače se bode tujec mastil, vi pa bode ostali ob strani. Že sedaj se treba zganiti. Delajte, dokler je čas! Kaj pomaga po toči zvoniti."

Kako so se ljudje odzvali, nam kaže dopis iz Kanala v Primorskem listu (objavljen je bil šele 15. oktobra 1903), v katerem neznani dopisovalec sporoča: "... Tako n. pr. vrtajo za Prilesjem tunel, in za njim bode velik most. Pri obeh zgradbah rabijo obilo kamenja, katerega dovajajo domači vozniki. Toda podjetništvo hoče ta zaslužek odvzeti domačinom... pa so domačini združeni glede voženj in zvozijo s svojo živino materiala, kolikor ga podjetništvo potrebuje... Ob celi progi nastale so nove barake za kuhinje in prenočišča. Veliko večino teh barak so zgradili domačini. Kjer ni zamogel jeden sam, združili so se trije, štirje ter so z združenimi močmi postavili barake, v katerih bodo prodajali delavcem jedačo in pijačo." Dopisovalec še ugotavlja: "In tako je prav. Ako se domačini niso zganili, prišli so bili tujci in morda celo židje, izmozgovali ubogega delavca ter domačinom izpred ust odnašali zaslužek."¹⁰

Konec maja je potekala licitacija posameznih odsekov. Na progi med Podbrdom in Gorico je pet sekcij prevzelo dunajsko podjetje Brüder Redlich und Berger, ostala štiri pa goriško podjetje Sard-Lenassi & Comp. In kmalu se je začelo...

Lokalne oblasti so se začele pripravljati na povečano gostoto ljudi ob železniški črti. Še pred začetkom del je c. kr. okrajni glavar v Tolminu opozoril županstvo občine Sv. Lucija, češ da bo z začetkom gradnje proge potrebno natančno izvajati policijske predpise: "Od svoje strani je c. kr. okrajno glavarstvo vže storilo potrebne korake za primerno pomnožitev orožništva, kar pa nikakor ne bode zadostovalo, ker orožniki niso

⁷ Primorski list, 29. 1. 1903.

⁸ Primorski list, 16. 4. 1903.

⁹ Prav tam.

¹⁰ Primorski list, 15. 10. 1903.

poklicani in dolžni oskrbovati službo krajne policije. Zato je poklicana občina sama v lastnem delokrogu in starešinstvo oziroma županstvo je dolžno ustrezno odrediti, da se na tanjko izvršujejo predpisi krajevnne policije.

K tej spadajo v prvi vrsti navedbe glede oglaševanja tujcev ter določila glede policijske ure... Glede oglaševanja tujcev ali prihodnikov v Bači naj določi županstvo oziroma starešinstvo ondi stanujočega občinskega odbornika ali drugega zaupanja vrednega moža, kateri prejme na mesto župana predpisana naznanila in jih od tedna do tedna pošilja županu, pri Sv. Luciji poskrbi to županstvo samo... V tem smislu naj torej županstvo javno razglasi s posebnim oznanilom... Iz zdravstvenih policijskih ozirav in v smislu postavnih določb glede oskrbovanja za delavce bo treba paziti na primerna stanovanja... Železniški delavci bodo stanovali zlasti v barakah in županstvo naj pazi na to, da se ne postavljajo take barake brez posebnega dovoljenja... Županstvo pa naj tudi oestro pazi na to, da se ne prenapolnijo drugi prostori v vže obstoječih hišah, katere se bodo gotovo tudi dale v najem delavcem za stanovanje... občina ima od gradbe železnice take in toliko koristi in tudi veliko denarnih dobičkov, da lahko poskrbi za javni blagor s tem, da prevzame radovoljno dolžnosti, katere njej naloži postava in ker ni dvomov, da je sedaj silno potreba oskrbovati krajno policijo na bolj primeren način, kakor je do sedaj mora starešinstvo dovoliti potrebnih sredstev, katerih je treba za zvečanje krajne policije. Glede na veliko število tujcev, zlasti pa delavcev, ki se bodo nahajali v občini smatram za neobhodno potrebno, da se ustanovi za Sv. Lucijo in za Bačo pri Modreju po jednega občinskega (ponočnega) čuvaja za oskrbovanje krajne policije, kateri bo tudi službeno zaprisežen.¹¹

Navodila tolminskega okrajnega glavarstva so bila res nujna, saj so le nekaj tednov zatem v dotlej zakotne doline privrele trume (domačih in tujih) delavcev. Med Trstom in Jesenicami jih je naenkrat delalo kar 14.897. Na odseku Jesenice – Bohinjska Bistrica 2.480; v Bohinjskem predoru 2.000, med Podbrdom in Gorico 6.333 in med Šempetrom pri Gorici ter Trstom 4.084 delavcev.¹² In ta pisana množica je v vsakdanje življenje domačega prebivalstva vnesla nemir in spremembe.

¹¹ Pokrajinski arhiv Nova Gorica (PANG), Občina Sv. Lucija, t. e. 47, spis št. 619.

¹² Paolo Petronio, *Transalpina Bohinjska proga, Slovenske železnice*, Ljubljana 2000, str. 54.

Nekultivirani polentarji

Še pred začetkom gradbenih del julija 1903 je v dolino Soče navrla množica domačih in tujih delavcev, ki so si poskušali najti ustrezno zaposlitev. Na začetku decembra 1903 je neznani dopisnik Primorskega lista iz okolice Kanala takole opisal svoje občutke ob nenadnem soočenju s pisano množico tujih delavcev v Posočju: "Z zgradbo nove železnice pričelo je tudi novo življenje v naši dolini. Po vsej dolini mrgolj delavcev, ki prihajajo iz vseh vetrov s trebuhom za kruhom. Hrvatje, Črnogorci, Macedonci se sprehajajo po dolini iskaje dela in kruha. A na delo so sprejeti dosedaj v veliki večini samo Italijani iz kraljestva. Kolikor sem se do sedaj mogel prepričati so mali poduzetniki ali 'kapoti' sami Italijani, ki pred vsem zopet najemajo Italijane. Človeku, potujočemu po kanalski dolini se dozdeva, da je zašel že globoko doli v Italijo in ni več v Avstriji. Železniško ministerstvo je sicer podjetništvo obvezalo, da mora v prvi vrsti najemati domačine, a podjetništvo se, kakor dokazujejo dejstva, prav nič ne zmeni za pogodbo. Tako se pač postopa v Avstriji. Medtem, ko se Avstrijci trumoma izseljujejo v Ameriko, se z avstrijskim denarjem redi v Avstriji na tisoče (!) inozemcev."¹³

Slovensko primorsko časopisje je bilo zlasti nezadovoljno z množico italijanskih delavcev (iz Italije), zlasti z njihovimi "kulturnimi" navedami in domnevno protiaustrijsko usmerjenostjo: "... Z italijanskimi delavci je pričelo tudi pravo italijansko življenje. V Kanalu je v nedeljo italijanski delavec z nožem sunil v trebuh svojega sodelavca ter ga nevarno ranil. Drugega italijanskega delavca so zaprli, ker je nesramno govoril o Avstriji, katere kruh je ravnokar jedel. O malenkostnih praskah med delavci niti nočem poročati."¹⁴

Odnos lokalnih oblasti in domačega prebivalstva do italijanskih delavcev nam lepo razkrivata dva med seboj tematsko povezana članka, ki sta izšla v Primorskem listu marca 1904. "Dopis iz Kanalskega: Pri nas je sedaj vse polno Italijanov, ki si služijo kruh pri gradnji bohinjske železnice. Kanalsko županstvo je nedavno dalo javno oklicati, naj se teh ljudi ne nadleguje. To je prav, ali tudi Italijanom naj bi županstvo povedalo, naj nas puste pri miru. Posebno pa naj

¹³ Primorski list, 3. 12. 1903.

¹⁴ Ibidem.

pazijo na svoje nože in naj ne mahajo preveč z njimi okolo naših glav. Srečni tu Italijani! Ne samo da zanje tako lepo skrbi županstvo, marveč tudi delodajalci so jim jako naklonjeni, kajti plačujejo jih veliko bolje nego pa domače delavce.¹⁵ "Dopis iz Plavij: Dne 28. februarja t. l. je bila v neki krčmi družba Slovencev. Zraven je bila tudi italijanska družba. Italijani so začeli dražiti Slovence ter naenkrat zgrabili nekoga, ga sredi sobe ob tla vrgli, ga pretepali in metali kozarce nanj. Ob tem času pa pride tovariš Slovenec ter na tleh ležečega iz italijanskih rok gotove smrti reši. - Italijanom se ne sme nič zgoditi, oni pa z nožem nad Slovence pri vsaki priliki."¹⁶

Nezaupanje do Italijanov so povečevali tudi zapisi, ki so Italijane prikazovali kot nezanesljive, ki da se radi zadolžijo ter nato izginejo. Tak primer je zabeležen v Primorskem listu že 26. maja 1904 med novicami: "Po kanalski dolini vse mrgoli laških delavcev. Mnogi na upanje jedo, pijo ter prenočujejo, potem pa jih vzame noč. Tako je tudi minuli teden večje število teh polentarjev pobegnilo po noči, ter pri nekem krčmarju na Kanalskem zapustilo znaten dolg. Mož pa takoj udari za njimi v Trst, ter jih dohiti ravno, ko so stopili na ladjo, da se odpeljejo. Redarji jih takoj primejo, ter odženo na komisarijat. Ker pa so se zbal 'peržona' so takoj do zadnjega vinarja plačali. Ravno tako je nekdo drug s Kanalskega s pomočjo policije vlovil dva Laha, ki sta mu odnesla 20 K. Ko sta videla, da ni drugače, kot plačati ali pa v zapor in po odgonu v deželo polente, sta hitro imela denar ter plačala."¹⁷

V vrsti zapisov pa so Italijane prikazovali kot vročerkvne in nasilne pretepače, ki da radi mahajo z noži in streljajo z orožjem. Tako je npr. Soča 4. junija 1904 v poročilu z naslovom Laški delavci - napadalci označila "laške delavce iz italijanskega kraljestva za izjemno nevaren element. "Za usako ceno se razburi in ob vsaki priliki potegne nož iz žepa, bodalo ali pa kako železno orodje. Nevaren element so ti ljudje, katerih se je treba bati. Pretekli teden smo že poročali o napadu v Plaveh, ko sta dva laška delavca ranila dva voznika iz Tolmina. Nič jima nista hotela voznika, kar sama sta Laha začela prepričevati, žalila sta Slovence ter potem začela napadati. Najprvo sta se spravila nad hčerko krčmarja Zimica,

ki se je jednemu komajda iztrgala iz rok, potem pa je prišlo do poboja. In neusmiljeni laški pritepenci so ranili oba voznika, ženo krčmarjevo, malo sina in malo krčmarja. Krčmarjeva žena je ležala pol ure v nezavesti, in od takrat dalje ne sliši več; sploh pa se je bati, da podleže posledicam. Jeden delavec je imel bodalo, drugi neko železo, in s tem sta naredila rane ljudem, ki so bili mirni, ter jim niso sploh nič hoteli. To je vendar strašno! Pred vsem se mora take tolovaje kaznovati najstrožje, potem pa bi morala politična oblast vse drugače gledati na te laške delavce ter skrbeti za to, da ne bodo hodili oboroženi v ta namen, da izzivajo ter potem napadajo in ranijo nedolžne ljudi...

Najhujše pa je še potem, ko po takih napadih, kateri žrtev so nedolžni ljudje, prihajajo do spoznanja, da se tuintam nekako drži s temi predrznimi polentarji! To smo čuli glede na slučaj v Plaveh.

Je pač čudno pri nas v Avstriji! Domač delavec mora s trebuhom za kruhom po svetu, laški pritepenec pa služi kruh ob njegovem domu, in v zahvalo za to izziva ter prizadeva mirnemu prebivalstvu rane".¹⁸

Sloves o Italijanih, ki da nenehno izzivajo ter nato potegnejo nože, se v časopisju stopnjuje do te mere, da lahko v članku Pritožba laških delavcev v Soči 3. avgusta 1904 preberemo tudi tole: "Na tukajšnje glavarstvo je prišel neki Nikola Giovanni iz provincije Novara v Italiji ter je pripovedoval, da v nedeljo zvečer so napadli domačini v Anhovem laške delavce, in sicer so metali kamenje na bivališča teh delavcev, katerih je 28. Trije ali štirje, da so ranjeni. Prosil je intervencije glavarstva pri podjetništvu, da bi se jim dalo potrebna sredstva za vrnitev v domovino. - Nekam čudno se nam zdi to poročilo. da bi stalo 28 laških delavcev mirno, če bi jih par domačinov kamenjalo je izključeno, marveč, kakor nas učijo izgrede, pograbili bi bili za nože pa šli za njimi! Vse denunciranje meri menda le na to, da bi šli radi domov, pa ne na svoje stroške! Da bi se to zgodilo tim lažje, v to svrhu so si bržčas izmislili napad v Anhovem. Treba poznati Laške tiče!"¹⁹ V podobnem duhu je napisano tudi poročilo o ranjenem laškem delavcu v Soči 20. avgusta 1904: "V tukajšnjo bolnišnico usmiljenih bratov je prišel te dni neki laški delavec Masulini ranjen, tam je povedal, da sta ga ranila dva kmeta v Solkanu, ker jima ni hotel plačati kave!

¹⁵ Primorski list, 5. 3. 1904.

¹⁶ Primorski list, 12. 3. 1904.

¹⁷ Primorski list, 26. 5. 1904.

¹⁸ Soča, 4. junija 1904, str. 3

¹⁹ Soča, 3. avgusta 1904, str. 3

To se čuje jako neverjetno in laškim delavcem pa je sploh malo vere, ker je znano, da so po večini veliki lažniki. Najbrže je izzival, pa dobil, kar je iskal, ali pa so se "patrioti" celo sami med sabo streljali, ali pa si je končno stvar izmislil, ter se ranil kako drugače."²⁰

V dokaz, da je bilo tudi med prebivalstvom in ne le v časopisih splošno razširjeno zgražanje nad obnašanjem in predrznostjo italijanskih delavcev, naj navedem vsebino dopisa, ki ga je prejelo "slavno županstvo pri Sv. Luciji" dne 26. novembra 1904: "Nedostojno, naravnost predrzno in izzivajoče vedenje nekaterih laških delavcev v tukajšnji občini vzbudilo je nevoljo med vaščani v toliki meri, da se obračajo do slav. županstva, kot nadzorovalne oblasti meru in redu v svoji občini, da prepove laškim delavcem ponočno rogoviljenje po vasi, saj ako nima občinska oblastnija zadostnega števila domačih organov za vzdrževanje javnega meru in reda, služi jej v pomoč c. kr. žendarmerija. Poleg drugih posledic, ki bi se utegnile primeriti, bil bi madež in znak nevednosti za občino, ako bi le še količkaj dopustila tako početje sem le privandranim lačnim Kalabrežem, kateri so dolžni v vsakem obziru, dokler so tukaj spoštovati čut našega naroda.

To ponočno razgrajanje godi pa se po večem okoli cerkve, farovža in šole. Kjer je treba največjega miru in dostojnosti. Večina teh delavcev stanuje pa pri posestniku Fonu in Mežnarju.

Podpisani upajo torej, da slavno županstvo ukrene potrebno brez odlašanja."²¹

Niso pa bili deležni kritik in zasmehovanja le italijanski delavci, ampak tudi italijansko podjetje Sard-Lenassi & Comp. (gradilo je železnico med Kanalom in Gorico), ki naj bi zavestno najemalo le italijanske delavce: "Te pritožbe prihajajo od strani delavcev domačinov, katerih se ta tvrdka baje brani kolikor more. Dela jim namreč sitnosti že pri vzprejemu pri delu. Pošiljajo jih od Poncija do Pilata ter jih imajo naravnost za norca. Najprej jih pozivajo potom listov, naj se oglasio k delu, kakor se je to zgodilo pred par tedni, ko sta prinesla tak poziv 'Soča' in 'Primorrec'. Ko so se delavci oglasili, so jim pa rekli, da jih še ne potrebujejo, dočim pa se z delavci, ki prihajajo iz blažene Italije vse drugače postopa in se jih tudi veliko veliko bolje plača nego do-

mače delavce. Tako postopanje je skrajno nemestno in neupravičeno, posebno z ozirom na obvezo, katero je sprejela tvrdka, ko so ji bila izročena ta dela, na obvezo namreč, da se bo morala ozirati v prvi vrsti na domače delavce..."²² Slovensko časopisje je omenjenemu podjetju tudi očitalo, da v komunikaciji z lokalnimi oblastmi ne upošteva slovenščine²³ in izjemno brezsrčno ravna z delavci. "Pred dvema mesecema je prišel okoli 8. uri zjutraj neki Črnogorec, delavec pri podjetništvu Sard-Lenassi, v urad omenjega nadinženirja prosit zdravniške pomoči, ker je bil nevarno bolan. Slučajno je bil takrat zdravnik podjetništva službeno odsoten. Namesto, da bi g. Zochi dal prenesti bolnika v zato določeno barako, pustil ga je ležati zunaj, na državni cesti od 8. ure do poludne. Usmilila pa se ga je občina ter mu priskrbela ležišče in zdravniško pomoč po svojem občinskem zdravniku. Občinski sluga je recept, ki ga je napisal občinski zdravnik, prinesel gosp. Zochiju s prošnjo, naj ga podpiše, a zaman. Nato je šel občinski tajnik k njemu z enako prošnjo, a tudi tega je nadinženir zavrnil ... vse to je gotovo krivo, ker je bil omenjeni delavec Črnogorec."²⁴ Po mnenju časopisja naj bi podjetje Sard-Lenassi in Comp. delavce tudi veliko slabše plačevalo kot dunajsko podjetje Brüder Redlich und Berger, o katerem v tisku skoraj ni pritožb.

Oholi Nemci in prijazni Balkanci

V letu 1905 se je zanimanje časopisnih dopisovalcev in poročevalcev razširilo še na delavce drugih narodnosti. O Nemcih v Solkanu, ki so delali na t. i. Solkanskem mostu čez Sočo, ki ga je gradilo dunajsko podjetje Brüder Redlich und Berger, govori tale dopis v Soči (15. aprila 1905): "V Solkanu se kaže čedalje bolj ona tolik proslavljena nemška kultura v pravi luči. Ni ga skoraj praznika in nedelje, da ne bi se slišalo o kaki tepežki, a če se potem praša, kdo je to povzročil, dobi se odgovor: Nemci. Kake vrste ljudje so, to pojasnjuje dejstvo, da je tvrdka Redlich & Berger na lastne stroške postavila v Solkanu orožniško postajo. In res koj pri začetku so imeli orožniki dovolj 'hvaležnega' posla. V soboto so prišli, v nedeljo pa je bila ravno pred njihovimi vrati prava vojska.

V Mozetičevi gostilni so sedeli Nemci in Dalmatinci. Dva izmed Nemcev sta se vedno zaga-

²⁰ Soča, 20. agusta 1904, str 3

²¹ PANG, Občina Sv. Lucija, t. e. 56, spis št. 823. Podpisanih je šest oseb, med njimi tudi učitelj in župnik.

²² Primorski list, 3. 12. 1903.

²³ Soča, 18. 11. 1904.

²⁴ Prav tam.



*njala v mirne Dalmatince, kljub temu, da so jih poslednji prosili, naj jih puste pri miru. Ker drugače ni bilo mogoče izzvati tepeža, so začeli naenkrat leteti kozarci na Dalmatince. Vsa stvar se je iz gostilne vlekla na cesto, kjer se je kmalu vnela prava bitka. Letelo je kamenje les, opeka, sploh vse kar je bilo pri roki, na vse strani. Nekega Dalmatinca so vrgli na tla in vsa tevtonska drhal je dajala po njem, da je čudež, da še živi. Orožnika, kateri je prihitel tja, so obkolili in ga hoteli razorožiti, da se je komaj ubranil besnim kulturonoscem...*²⁵

Povsem drugače kot o Nemcih (da o Italijanih sploh ne govorimo) pa je časopisje pisalo o Hrvatih, Makedoncih in Črnogorcih, ki so bili deležni vseh simpatij. Delček lokalnih stereotipov o posameznem narodu nam prinaša tudi dopis v Primorskem listu z dne 6. junija 1905: "Dopis iz Sv. Lucije ob Soči: Vsi stanovi napredujejo kolikor toliko v gmočnih razmerah, samo delavec-trpin je vedno na jednom in istem mestu ... čim bolj gre delo k koncu tem manj je mogoče kaj zaslужiti, ker delavca potiskajo v ozadje. Delavci prihajajo polni upa in nad, da kaj zaslужijo, a se z ogorčenjem vračajo rekši: 'Zastonj ne delamo, gremo pa drugam!'. Samo Črnogorci in Macedonci, ti so edini, ki jih ne spravi preč ne težko delo, ne slaba plača, ne slaba hrana, ne nobena reč. To so vam pa 'Šparmojstri', ki desetkratnikrat obrnejo vinar, predno ga dajo iz rok. Vsakih 14. dni je natlačen poštni urad s temi ljudmi, da človek, ki ima ta čas kako opravilo, je v zadregi."²⁶

²⁵ Soča, 15. 4. 1905.

²⁶ Primorski list, 6. 6. 1905.

Domače prebivalstvo, ki se je moralo naenkrat soočiti z narodnostno pisano množico delavcev, je imelo v letih gradnje proge priložnost spoznavati različne navade in običaje drugih narodov. Čeprav so bile njihove izkušnje omejene zgolj na obnašanje moških, težaskih delavcev, je bil verjetno za bralce posebno zanimiv opis nesreče in zlasti pogreba mladega Črnogorca. Čustveno nabiti zapis je bil objavljen v Primorskem listu aprila 1905, pod rubriko Dopisi: "Sv. Lucija ob Soči. - Vsaki dan zahteva svoje žrtve. V četrtek se je zopet ponesrečil jeden Črnogorec pri železnici. Kopal je kamenje v strmeh hribu v Bači. Kar naenkrat se otrže velika skala, zvali se po brežini navzdol, in zadene enega izmed delavcev. Bil je Črnogorec, 16 leten mladenič, ki je prišel iz junaških gor k nam, da bi zaslужil kruha sebi in bolni materi Črnogorki. Bil je edini sin, a mati mu boleha že deseto leto. Poln nade se je napotil v svet - ali, mesto sreče našel je smrt pod skalo, katera ga je čez prsa malone prerezala. Hoteli so ga prepeljati z rešilnim vozom v tolminsko bolnišnico - toda mlado življenje je ugasnilo, ko je voz došel s ponesrečencem k Sv. Luciji. In so ga prenesli k sv. Maveru v pokopališko kapelico, kjer so mu delali bratje Črnogorci častno stražo do sobote predpoludne. V soboto se je zbralo mnogo radovednega občinstva na pokopališču, ko so začeli Črnogorci svoj žalostni obred. Najprej so pokadili grob, potem položili mrtveca vanj ter prepevali z zategnjenimi glasovi svoje 'tužaljke'. Ko so ga zagrebli, zlili so na grob liter črnega vina a okolostoječim so ponujali rakijo. Tužen narod, ki gubi svoje sinove brez koristi, a še tužnejša mati, ki si jedinca izgubila, svojo nado, svojo podporo v bolezni in starosti."²⁷

Gradnja proge

Za Bohinjskim predorom (1904) je bil v letu 1905 dokončan izjemno zahteven, 85 metrov dolg velban most preko Soče pri Solkanu, ki je že v teku gradnje vzbujal precejšnjo pozornost.²⁸ Opaž je bil zgrajen iz lesa, železnih pripomočkov pa so se, kolikor je bilo to mogoče, izogibali. Še pred dokončanjem lesene konstrukcije, 7. aprila 1905, je prišlo do manjšega požara med tramovi, ki pa so ga uspeli takoj pogasiti. Zaradi požara je ministrstvo ugodilo prošnji podjetja Brüder Redlich und Berger, naj dva orožnika neprenehoma varujeta most, ki so ga ponoči tudi osvetlili. Ker so se razširile govorice, da je most poskušal z bencinom zažgati nek "laški delavec", je Soča z zadovoljstvom poročala o sklepu, da "se za železniška dela ob mostu pri Sv. Luciji ne vzame nijednega laškega delavca."²⁹

Po odstranitvi opaža se je most v sredini pose-del za samo 6.0 mm, kar je veljalo za neverjeten dosežek. Takoj po 8. avgustu, ko so odstranili leseno konstrukcijo, je Soča upravičeno zapisala, da vzbuja železniški most pri Solkanu pravo začudenje: "Sedaj, ko je dograjen, ga je vredno ogledati. Ima 85 svetlobne širokosti, okoli 40 v višini. Kakor je tudi znano, je ta most največji kamniti most na svetu."³⁰ In res je most vzbujal vsesplošno občudovanje. Solkan, do takrat na evropskem zemljevidu praktično neznan kraj, je postal z izgradnjo mostu zaslovel po celem svetu. Zanimivo, da je bilo že takoj po letu 1906, ko je čez most stekel promet, izdanih nešteto razglednic. Koliko razglednic je bilo izdanih do leta 1941, ni več moč ugotoviti, zagotovo pa več kot 300, kolikor jih premorejo prenekateri zbiralci iz Solkana.³¹

Čeprav sta bila največja projekta, Bohinjski predor in Solkanski most, končana še pred koncem poletja 1905, se je že poleti 1905 pokazalo, da proge do jeseni ne bodo mogli odpreti. "Če se gleda po progi, se vidi še toliko nedovršenega, da se nikakor ne da misliti, da bi bila mogoča otvoritev še to jesen."³² Na nepričako-



vane zaplete so gradbeniki naleteli pri gradnji predora pri Bukovem, pa čeprav je bil dolg le 939 metrov. Tako je Primorski list 28. junija 1905 poročal: "Delo na železnici je že večinoma končano. V ostalem dobro napreduje. Le takozvani 'Bukovo tunel' dela sive glave inženirjem. Tudi mnogo nesreč se prigodi v imenovanem predoru. Sedaj so pričeli dovažati gradivo za železne mostove."³³ 9. novembra pa je Primorski list zapisal: "Bohinjska železnica - kakor smo že večkrat omenili, dela predor pri Bukovem hude sitnosti vsem, ki imajo z njim kaj posla. V predoru, ki je dolg kakih 900 metrov se svet nenehno usiplje in podira. Te dni je bila na licu mesta posebna komisija z Dunaja, ki je vse natanko preiskala. Poprej se je govorilo, da bodo predor najbrže opustili. Omenjena komisija, pa se je izrekla za to, da se predor na vsak način obdrži in se ga popravi. Ker bode pa delo dolgotrajno, sklenili so, da se napravi ob predoru neka začasna pomožna črta, kakih 1400 metrov, tako da bo s pomočjo te črte mogoče otvoriti to železnico s koncem junija prihodnjega leta."³⁴ Kasneje se je gradbena direkcija odločila, da za vsako ceno nadaljuje z gradnjo predora Bukovo. Stroški gradnje so zato narasli s predvidenih 2 milijona kron na okoli 3,5 milijona kron, kar je 3800 kron na tekoči meter predora (pri bohinjskem dvotirnem predoru je bila cena 3300 kron na tekoči meter). Dela so se zavlekla do srede junija 1906, ko je prva lokomotiva le speljala skozi predor in proga Jesenice-Gorica je bila v celoti prevozna za težke vlake, ki so preizkušali nosilnost mostov na progi.³⁵

²⁷ Primorski list, 30. 4. 1905.

²⁸ Prim. Gorazd Humar, Kamniti velikan na Soči, Nova Gorica, 1996.

²⁹ Soča, 19. 4. 1905.

³⁰ G. Humar je v svoji knjigi pokazal, da je to železniški most z največjim lokom iz kamna na svetu

³¹ Gorazd Humar, Kamniti velikan na Soči, str. 61

³² Soča, 12. 8. 1905.

³³ Primorski list, 28. 6. 1905.

³⁴ Primorski list, 9. 11. 1905.

³⁵ Prim. Gorazd Humar, Kamniti velikan na Soči, str. 39-40

Boj za slovenski značaj bohinjske proge

Na prihod nove železnice sta časopisa Primorski list in Soča opozarjala že od samega začetka gradnje. V svojih komentarjih na prvih straneh sta prebivalce pozivala, naj se pripravijo na spremenjene gospodarske razmere. Soča je v februar-skih in marčevskih številkah objavila razmišljanje v petih delih pod naslovom Nova železnica in nje pomen za našo deželo.³⁶ Poleg pozivov prebivalcem naj se združujejo in prevzamejo pobudo še pred prihodom tujcev na področju kmetijstva, industrije, obrti in trgovine je zanimivo opozorilo, da bodo z železnico prišli tudi nemški planinci, zato naj bi slovenski planinci razvili čim gostejšo mrežo koč po soških gorah.

Že celo leto pred otvoritvijo nove železnice pa so se v časopisju začeli pojavljati tudi članki, ki so odločno nasprotovali nameri, da bi bili na železniških postajah ob progi samo nemški napisi.³⁷ Primorski list je tako že 6. julija 1905 zapisal: *"... Zdaj se pogajamo na Goriškem za dvojezične napise ob bohinjski železnici. Kdo ve, ali jih dobimo ali ne? Pravzaprav bi morali dobiti na slovenski zemlji - samo slovenske - bojevati se pa moramo še le za nemško-slovenske! In ako ne dobimo zraven nemških tudi slovenskih napisov, se nimamo pravzaprav nič čuditi. Odločujoči faktorji bodo lahko ironično, s posmehom dejali, ozirajoč se na občinske slovensko-nemške napise, da slovenskih ni treba, ker itak razumejo vsi Slovenci tudi - nemški! ..."*

Spomladi leta 1906 pa se je v časopisju že začela prava ofenziva proti nemškim ali italijanskim imenom na postajah. Tako se v Soči 14. aprila pisec sprašuje: *"Kakšni bodo napisi na novi železnici. - ... dodajemo tu, da čujemo to-le: Napisi na postajah na novi železnici bodo, kjer le mogoče dvojezični, ker se hoče postaviti na postaje tudi grde spakedranke slovenskih krajevnih imen. Avče-Auzza, Plave, Plava, Podberbo, Canale poleg Kanal, kraj Hudajužna pa hočejo ponemčiti ali kaj, tako, da postavijo namesto ž črko z, torej napis Hudajužna-Hudajuzna. Če se to ne pravi norčevati z nami, kaj pa je potem norčevanje! ... Občine in drugi poklicani faktorji naj se zganejo dokler je še čas, da nas železniška uprava ne postavi v posmeh s takimi napisi!"*³⁸ Napisi na



postajah so ostali dvojezični, in sicer nemško-slovenski. Dopisovalec Primorskega lista iz Baške doline s tem očitno ni bil zadovoljen, saj je zapisal: *"Napisi na postajah nove železnice so večinoma dvojezični, a je povsod nemščina na prvem mestu. To pač ni enakopravnost na slovenski zemlji."*³⁹

Najobsežnejši in najbolj oster odziv pa so sprožili dvojezični napisi na goriški postaji, kjer so v prvih dneh julija, se pravi manj kot dvajset dni pred otvoritvijo nove železnice postavili napise: Görz - Gorizia. Soča je že 4. julija objavila dopis, ki ima na koncu še poseben dodatek: *"Opomba uredništva: Dajemo prostora temu dopisu, ker se zrcali v njem užaljena slovenska duša, da se o pravem času odstrani zlo; visoki žilici naj se ne igrajo z ognjem! Dostavljamo, da smo marsikaj črtali, ter podajemo dopis v oblaženi obliki, kajti Slovenci vendar še nismo - anarhisti!"*⁴⁰ Da bi bil lažje razviden besednjak povzemam celoten dopis z naslovom Görz - Gorizia ali infamno žaljenje slovenske večine v deželi. *"Ko smo opazili trojezične napise v poslopju nove postaje na Blanči⁴¹, smo se nadejali, da bo tudi glavni napis na pročelju trojezičen. Ali zgodilo se je, da se blesti z nove postaje nemško-laški napis: Görz-Gorizia. Zgodilo se je, da je ogromna večina prebivalstva dobila nov udarec, izvršeno je infamno preziranje slovenskega ljudstva, potisnjeni smo zopet v kot, na najnesramnejši način smo zopet žaljeni v dno duše, pokazala je c. kr. oblast z nova svojo pravico-ljubnost do nas, pokazala je, da nas smatra za manj vredne, za tako malo vredne, da ne smemo imeti na poslopju glavne postaje v deželi, v glavnem mestu našega dela dežele, na slovenskih tleh, napisanega v našem jeziku niti imena*

³⁸ Soča, 14. 4. 1906.

³⁹ Primorski list, 28. 6. 1906.

⁴⁰ Soča, 4. 7. 1906.

⁴¹ Današnja žel. postaja v Novi Gorici.

³⁶ Soča, 1. 2. 1905; Soča, 8. 2. 1905; Soča, 11. 2. 1905; Soča, 16. 2. 1905; Soča, 16. 3. 1905.

³⁷ Primorski list, 6. 7. 1905.

Gorica, katero so vendar Slovenci dali mestu in iz katerega šele sti nastali tujki: Görz - Gorizia.

Tujki se šopirita sedaj na novi postaji, izvirnega imena mestu pa brezuspešno iščemo po procelju postajnega poslopja.

To je tako nesramno žaljenje, da nimamo besed, da bi to zadostno izrazili. Slovenskemu Kanalu so nadelali laški Canale, slovenskim Avčam laško spako Auzza, in celo na prvo mesto, za goriško postajo pa ni bilo prostora lepemu slovenskemu krajevnemu imenu Gorica. In vendar stoji goriški kolodvor na slovenski zemlji, služiti ima 3/4 prebivalstva slovenske narodnosti in le majhni 1/4 Lahov. Ukljub temu je bila železniška uprava tako nesramna, da je postavila samo nemško-laški napis v Gorici ter z infamno brezobraznostjo razžalila globoko v dušo ogromno slovensko večino v deželi. Na drzen in nevaren način se igrajo visoki gospodje z najglobokejšimi čustvi našega prebivalstva. Vsaki žalitvi sledi odgovor. Kaj ko bi prišel na tako nevarno izraženo razžalitev tudi tej primeren odgovor? Ni ga Slovenca, ki bi ne bil ogorčen, razgret, ko je začul tako brezstidno preziranje in žaljenje, ni ga, ki bi ne gojil maščevanja za tako postopanje, ki škandalozno označuje razmere v katerih živimo v ustavni državi. Ta dopis je tolmač resničnih čustev med slovenskim narodom. S svojim drznim delom so dosegli izzivajoči faktorji popoln uspeh - za posledice so torej odgovorni ti faktorji. In dandanašnji živimo v nevarnih časih saj gospoda ve, kaj se godi po svetu. ...

Odtujili so si srca prebivalstva po celi progi, kar se zna bridko maščevati, da železnica ne bo imela naravnega varuha takrat, kadar ga utegne najbolj potrebovati, kadar utegne zadoneti poziv: Slovinci! bodite varuhi, pomagajte, da se ne uresničijo nakane laških anarhistov in Garibaldincev - takrat naj pomagajo oni, čijih jezik se blesti po višavah - kaj naj iščejo pri onem, čigar jezik prezirajo, kogar žalijo v dno duše?!

Veliko ogorčenje vlada med Slovenci, in s krepkimi izrazi dajejo duška svojemu mnenju. Z Dunaja in iz Trsta čujemo toliko lepih besed o pravici, kadar jo je treba deliti, takrat pa nas udarijo s polno pestjo v obraz na ljubo Lahom in Nemcem! Kaj bomo vedno tako hladnokrvno prenašali take udarce s polno pestjo? Kaj se bomo še zahvaljevali za nje? Ali nas ne učijo zgledi drugodi, kako treba nastopiti proti sramotilcem?!

Prestolonaslednik pride, železniški minister, tržaški namestnik, generali, škofje in drugi visoki dostojanstveniki .. vsi ti pridejo in vsi ti bodo videli velikansko žaljenje Slovencev, če se ne odpravi še pravočasno. Ali pridejo morebiti še po-

trditi to žaljenje?... In Slovenci naj bi razobešali zastave, klicali živio in se devotno klanjali!... Kje smo vendar z glavo?...

Še je čas da se taka infamnost odpravi, in odločno svetujemo, da se odloži otvoritev, dokler ni izginila ta infamija. Radi malenkostnih ozirrov na izvestno stran vendar ni treba vzročati posledic, ki so lahko dalekosežne.

Govorili smo užaljeni in ogorčeni o pravem času, z zahtevo, da vlada odpravi storjeno krivico čimprej timbolje, ker otvoritev je pred durmi."

Soči je čez dva dni sledil tudi Primorski list, ki je zapisal: "Görz - Gorizia - Postaja goriška dobila je samo nemški in italijanski naslov: Görz - Gorizia. To je očitno žaljenje slovenskega ljudstva. Opozarjamo na to okolnost vse merodajne kroge. Ni izključeno, da bi se ne utegnile pripetiti vladni kake neprijetnosti na dan otvoritve te proge."⁴²

V dnevih pred otvoritvijo je bil napis na goriški železniški postaji deležen vsesplošnega zgrajanja slovenskega prebivalstva. Soča 11. julija že prinaša novo vest z naslovom Dva nemško-nacionalna zagrizenca - načelnika na novi postaji v Gorici, in že v uvodu pojasni da: "Žaljenja Slovencev od strani c. kr. oblasti se nadaljujejo. - Iznenadili so nas z žaljivim procelnim napisom na goriški postaji, z grdimi spakami na postajah med samimi Slovenci, ter vzročili opravičeno ogorčenje med prebivalstvom. Pa to še ni vse. Čakali so do zadnjega hipa z imenovanjem dveh glavnih uradnikov na postaji v Gorici... Imenovanje se je izvršilo sedaj zadnji hip, brez dvoma z namenom, da se v zadnjem trenutku pred otvoritvijo zada Slovincem najhujša zausnica..."⁴³ V nadaljevanju je najprej opisan "tisti Höpperger, načelnik v Hrpeljah, zagrizen Pan german, ki je bil prepovedal takoj, ko je prišel v Hrpelje tamkajšnjim železniškim uslužbencem govoriti slovensko." In nato Wieser, ki naj bi bil "nazagrizenejši nemškonacionalni hujskač". Na koncu zapisa lahko preberemo že kar odkrit poziv k uporabi zoper oblasti: "Žaljenje na žaljenje, udarec za udarcem - kaj ima slediti temu? Odpor, pa tak odpor, da ga bodo pomnili visoki izzivači in sramovalci našega naroda! Pripravljamo se!" Vseeno pa ista številka Soče, še na isti strani, med novicami prinaša tudi bolj zmerne in previdnejše glasove. V novici z naslovom Rodoljubi pozor! je zapis, da prejema uredništvo z vseh strani ogorčene dopise, "celo iz neprizade-

⁴² Primorski list, 6. 7. 1906.

⁴³ Soča, 11. 7. 1906.

tih Brd". V članku poudarjajo, da voditelji v Gorici ne spijo in da mora priti zadoščenje. "Zato za danes ne priobčujemo ničesar, marveč opozarjamo ljudstvo na deželi, naj počaka 'Sočo' in 'Gorico' v soboto. Tedaj bo mogoče že podati pojasnila, kako se bo treba vesti slovenskemu prebivalstvu v deželi."

Primorski list se je na napise na goriški postaji bolj na široko odzval v številki z dne 12. julija. Odmev je objavil na prvi strani pod naslovom *Slovinci, pozor!*.⁴⁴ Članek je bolj umirjen kot v Soči, vendar je to zasluga uredništva, ki zapiše: *"... ostrih dopisov, katerih v tej obliki radi cenzure niti prijaviti ne smemo, in katere smo prejeli celo iz neprizadetih krajev..."*. V nadaljevanju pa še: *"... Ako bi se do otvoritve to ne zgodilo, določilo se je sporazumno, da nastopimo Slovenci ob otvoritveni slovesnosti s pasivno rezistenco, ... nikdo ne pozdravi po novi železnici došlih gostov. ... To zahteva naša narodna čast. ..."* Takšno stališče lista je verjetno posledica napovedi, da se bodo samo nemški in italijanski napisi na goriški postaji "odpravili". *Ravnokar smo dobili od našega državnega poslanca dr. Gregorčiča to-le brzovjavo: Sedaj napisi na goriški postaji se odpravijo. Kakor se vidi so torej merodajni činitelji pripoznali hudo krivico, katera je bila prizadela Slovence z napisi na goriški postaji nove železnice.*

*Za sedaj se je cela zadeva glede napisov bistveno spremenila. Vse Slovence po deželi pozivamo, da se strogo držijo navodil, koje dobe v prihodnjih dneh."*⁴⁵

Pripravljenost na množičen odgovor zaradi žalitve kažejo priprave na javne shode. Soča je v soboto 14. julija na prvi strani objavila poziv na rojake, v kateri je slovensko prebivalstvo povabila na javne shode z dnevnim redom Bohinjska železnica, njena važnost in njen pomen za slovenski narod. Shodi so bili sklicani v osmih krajih vzdolž proge: v Grahovem, *"pri Sv. Lucij na Mostu"*, v Kanalu, v Gorici, v Prvačini, v Rihembergu (Branik), v Štanjelu in v Dutovljah. V zapisu je tudi poziv k složnosti, *"brez razločka na politiška naziranja ali strankarska stremljenja složno in edino pod zastavo skupnega in enotnega odpora."* Še v isti številki pa je novica, da je vlada dala odstraniti sporni dvojezični napis na glavnem poslopju goriškega kolodvora. Kot ugotavlja pisec, je zdaj odprto vprašanje, *"ali bo*

vlada tako predrzna, da ju zopet postavi po slavnostni otvoritvi, ali pa doda še prvotno in edino pravo ime - Gorica... Ako se pa zgodi drugo, tedaj je vlada izpolnila svojo najprimitivnejšo dolžnost narodu, po čegar zemlji teče železnica." Na koncu novice pa še: *"Ali se torej Slovenci udeležimo ali ne otvoritvene slavnosti, kako se je udeležimo, itd., to prepuščam sklepom jutrišnjih shodov."* Že naslednji članek nosi naslov *Beseda sodeželanom Italijanom!*, kjer pisec pojasnjuje, da je zahteva po slovenskih napisih naravna. Hkrati pa tudi opozarja: *"ako bi pa sledile zdaj kakršnekoli hujskarije od laške strani, tedaj naj hujskači odgovarjajo za posledice, - kajti ponovilo bi se leto 1897. v podvojeni ostrosti. Slovensko ljudstvo cele dežele bo kakor jeden mož kaznovalo tiste, ki bodo kazni vredni!"*

Na udaru ljudi so bile tudi lokalne oblasti, o čemer priča članek v Soči 14. julija: *"Kanalno županstvo je bilo prejelo zadnji čas več brezimnih pisem glede napisa na postaji. V istih se županstvu očita, da spi, namesto, da bi se pobrigalo za napis na postaji. Županstvo se je že v prvem začetku prizadevalo, da bi se napis glasil 'Postaja Kanal' ... Ko so pokladali napis na postajo se je glasil Kanal-Canale, a za nekaj dni ga je kar čez noč neka nevidna moč spremenila v Canale-Kanal."* V nadaljevanju je podobno opisan tudi primer županstva v Avčah. Prizadevali so si, da bi se imenovala postaja *"edino-le Avče, a sedaj se glasi Auzza-Avče. Proti spakedranki Auzza je županstvo odločno protestiralo na c. kr. namestništvo v Trst in c. kr. želez. ministertvo. Rešitve še ni, pač pa je dobilo županstvo radi tega odločnega protesta od goriškega glavarstva oster - ukor!"*⁴⁶

Tak oster upor na preziranje slovenskega jezika je našel odmev tudi v samem vrhu Kranjske dežele. Soča je 14. julija objavila brzovjavo, ki jo je uredništvu poslal sam ljubljanski župan Ivan Hribar: *"Čestitam goriškim Slovincem, katerih složni in odločni nastop v zadevi postajnega napisa je rodil važen uspeh. Naj se iz tega rodi in necessaria sloga, katere nam je proti vladi ter njenim laškim in nemškim proteževancem tako nujno potrebna!*

*Župan Hribar"*⁴⁷

Pripravam na množične manifestacije slovenske užaljenosti in odločnosti v boju za slovenske

⁴⁴ Primorski list, 12. 7. 1906.

⁴⁵ Primorski list, 12. 7. 1906.

⁴⁶ Soča, 14. 7. 1906.

⁴⁷ Soča, 14. 7. 1906.

napise pa je kmalu sledil preobrat, saj so se do 18. julija slovenski predstavniki sporazumeli z vlado. Tako je Primorski list na dan otvoritve železnice 19. julija zapisal: *"Napisi na državnem kolodvoru. - Vsi napisi razun imena kolodvora, so bili napravljeni v treh jezikih. Sledili pa so napisi, ... V soboto pa je vlada dala odstraniti vse žaljive napise, - in iz pričeti pogajanj smo dobili prepričanje, da se to vprašanje končno reši v našo zadovoljnost. S tem je odpadel razlog, ki je dal povod, da so se sklicali javni shodi. In ker so isti merodajni krogi, ki so predlagali odstranitev dvojezičnih napisov, na doseženi uspeh nujno predlagali, naj se shodi prekličejo, se je to tudi zgodilo. ... Doseženi uspeh - ni majhen. Predno mogočna vlada kapituluje tako, kakor se je zgodilo v tem shičaju, je treba že močne roke, ki jo v to prisili. Od svojih zamišljenikov zahtevamo z uso pravico, da solidarno z nami odobrijo vse korake, ki so se storili v tem pogledu, in dokažejo tako, da so trezni politiki."* Naj le na kratko dodam, da je po odstranitvi dvojezičnega napisa ostala glavna stavba na goriškem kolodvoru še dolga leta brez vsakršnega napisa, ki bi označeval ime postaje, čeprav so goriški svetniki že takoj po otvoritvi debatirali o njih..

Otvoritev nove železnice

Primorski list je že 17. maja 1907 objavil vozni red vlakov na novi železnici in napovedal, da bodo novo progo - ob prisotnosti samega presvetlega cesarja Franca Jožefa - izročili prometu med 12. in 15. julijem.⁴⁸ Toda do slovesne otvoritve je prišlo 19. julija 1906, in sicer ob prisotnosti nadvojvode Ferdinanda. Primorski list, tednik, ki je izhajal ob četrtekih, je prav na dan otvoritve objavil, da se bohinjska železnica izroči javnemu prometu 23. julija, a le med Jesenicami in Trstom, da pa bo postaja Grahovo zaprta, dokler se ne zgradi dovozna cesta do postaje.⁴⁹

Znano je bilo, da se bo vlak ustavljal na posameznih postajah, zato je časopisje pozivalo prebivalce, naj izražajo svojo vdanost vladarski hiši in slovenstvu ne le z razobešenimi zastavami (slovenskimi trobojnicami) in pozdravljanjem vlaka in gostov, ampak tudi s (slovenskimi) govori.

In tako je prišel četrtek, 19. julija 1906, ko je vzdolž celotne proge med Jesenicami in Trstom potekalo slavlje ter množična manifestacija Slo-

vencev, ki se je v nekaterih krajih zavlekla še dolgo v noč. Sam potek vožnje dvornega vlaka na čelu s prestolonaslednikom Ferdinandom je časopisje bralcem podrobno predstavilo. Soča pri naša opis dogodka že 21. julija, tednik Primorski list pa 26. julija. Oba lista sta največjo pozornost namenila predvsem "narodni predstavitvi" slovenskih krajev ob progi. Tako je Soča zapisala, da je bila otvoritev *"velik praznik za našo deželo, združen z dobro manifestacijo našega zavednega ljudstva."*⁵⁰ Primorski list pa je z zadovoljstvom ugotavljal, kako so Slovenci pokazali, da teče železnica izključno po slovenskih tleh: *"... Pokazali so to s trobojnicami, ki so vihrale ob vsej progi od Jesenic pa do Trsta, pokazali so to z nagovori in sploh s celim svojim dostojnim a odločno narodnim nastopom ..."*⁵¹

Na progi med Bohinjsko Bistrico ter Gorico se je otvoritveni vlak ustavil v Bohinjski Bistrici, kjer so *"... tri dekleta v narodni noši obesila na stroj venec ... na trakih v narodnih barvah..."*⁵². Po kratki predstavitvi nekaterih lokalnih dostojanstvenikov je vlak krenil proti Sv. Luciji, kjer so ga višji uradniki pozdravili v svoji deželi. Prisostvovala so tudi razna društva ter prebivalci celotnega Tolminskega okraja, celo cerkljanski župan ter predstavnik Kobariške občine, ki sta se potegovala za zgraditev železnice do Idrije oz. Kobarida. Soča poroča, da je bilo *"navzoče na stotine šolske mladine iz šol v bližini Sv. Lucije"*, na drugi strani pa prokatoliški časopis Primorski list poudarja, da je domači župnik nagovoril prestolonaslednika v *"slovenskem jeziku"*. Oba pa poročata da so ob odhodu vlaka s perona *"zaorili urnebesni vzkliki 'živio', da je daleč na okrog odmevalo ..."*⁵³

V članku sledijo skoraj enaki stavki, ki so poudarjali, da so v Avčah, ob Ročinju in v Ajbi *"... vihrale samo slovenske zastave ..."*⁵⁴. Prav tako pa oba poročata, da je na neki vzpetini *"... stala grupa/velika gruča ljudi z veliko trobojnico..."*⁵⁵

Dvorni vlak se je nato ustavil v Kanalu, kjer ga je pričakala tudi častna stotnija tam nastanjene 7. lovskega bataljona, poleg predstavnikov uradništva pa še inženirji ter graditelji na tem odseku. Kot poroča Soča je bil *"... Kanal praz-*

⁴⁸ Primorski list, 17. 7. 1906.

⁴⁹ Primorski list, 19. 7. 1906.

⁵⁰ Soča, 21. 7. 1906.

⁵¹ Primorski list, 26. 7. 1906.

⁵² Soča 21. 7. 1906.

⁵³ Primorski list, 26. 7. 1906.

⁵⁴ Soča 21. 7. 1906.

⁵⁵ Prav tam in Primorski list, 26. 7. 1906.

nično opravljen, kakor svatje, ki pričakujejo mlade deviške neveste. ...". Tudi tu je polno besed o klicih "Živio" ter trobojnicah in narodnih zastavah. V Soči pa je zapisano tudi: "... in neko dekletce izročilo mu je v imenu šolske mladine krasen svež šopek. Nadvojvoda jo je ljubko pobožal po obrazu in jej v zameno podaril... etui z zlato verižico ter krono s svojim monogramom. ...". Dopisovalec iz Kanala pa konča opis dogodka v Kanalu s tiho željo in hkrati dvomom o novi železnici: "... predrte so 'planke' in skozi nje je udarilo svetovno valovje v naše kraje. Vedi Bog, li v srečo ali nesrečo našega naroda! ...".

Po poročanju je tudi v Solkanu bila večina narodnih trobojnic, največ ljudi pa se je zbralo ob mostu. Tu se je vlak namreč tudi ustavil in po predstavitvi inženirjev podjetja Redlich und Berger si je prestolonaslednik peš ogledal "... to krasno delo ..."⁵⁶ Soča piše o splavu na Soči pod mostom, ki je imel cesarsko ter slovensko zastavo, Primorski list pa, o čolnu "... z eno avstrijsko in dvema slov. zastavama. ...".

Nato pa je dvorni vlak prispel v Gorico, glavno mesto dežele Goriške-Gradiščanske. "Na goriški postaji je pričakovalo prestolonaslednika vse polno dostojanstvenikov, cerkvenih, državnih in vojaških ter mnogo drugega odličnega občinstva obojega spola. ..."⁵⁷ Na goriškem kolodvoru je visoke goste najprej pozdravil deželni glavar Pajer, in sicer v nemškem jeziku⁵⁸. Dejstvo, da je govoril nemško in ne italijansko, je slovensko časopisje sicer sprejelo z odobravanjem, čeprav ni prikrivalo svojega nezadovoljstva z "Lahi" in deželnim glavarjem. Tako je Soča 25. julija 1906 zapisala: "Z laškega stališča je z uporabo nemščine sicer storil naroden greh, ali Lah mu ga radi odpuščajo, da se je ognil rabi slovenščine ..."⁵⁹ Po pozdravnem nagovoru se je prestolonaslednik srečal še z raznimi predstavniki društev in oblasti, kar je trajalo več kot uro. Vmes seveda pisci opišejo tudi narodne noše, trobojnice, pa tudi vzklike v kar treh jezikih. Pri odhodu vlaka pa oba časopisa poročata, da so bili "... najgromovitejši naši 'živio', tako, da so se 'hoch' in 'evviva' klici kar preslišali..."⁶⁰

Dvorni vlak je nadaljeval svojo pot mimo Rihenberka (Branik) in Sežane do Trsta. Tudi na tem delu poti so se zvrstila slavlja in sprejemi, na

katerih je slovensko prebivalstvo (zlasti v sežanskem okraju) poskušalo dokazati pravi nacionalni značaj krajev ob progi. In po pisanju slovenskega časopisja je bilo pri tem tudi več kot uspešno.

Zusammenfassung

Der Einfluß des Baus der Woheiner Eisenbahn auf das Leben im Isonzotal

Der Aufschwung des Eisenbahnnetzes in der Habsburgermonarchie erfolgte bereits im 19. Jahrhundert. Der Ausbau der Woheiner-Bahn zu Beginn des 20. Jahrhunderts bedeutete eine Ergänzung dieses Netzes. Entstehung und Verlauf dieses Ausbaus wurden bedingt durch die Länge der Strecke nach Triest, dem größten Hafen der Monarchie, aber auch durch militärische Gesichtspunkte. Von der Annahme des Gesetzes über den Bau der Zweiten Bahnverbindung Wien - Triest am 1. Juni 1901 bis zur Eröffnung der Woheiner-Bahn von Jesenice bis Triest am 19. Juli 1906 vergingen gut fünf Jahre. Während dieser Zeit arbeiteten über 14.000 Arbeiter auf diesem Streckenabschnitt, neben Einheimischen auch zahlreiche Arbeiter aus dem Königreich Italien, außerdem Kroaten, Makedonier, Montenegriner sowie Arbeiter aus den österreichischen Ländern. Die einheimische Bevölkerung, die bis dahin in abgelegenen Tälern gelebt hatte, befand sich plötzlich am Knotenpunkt verschiedener Kulturen. Außerdem wurde sie mit der damals modernsten Art des Personen- und Gütertransportes konfrontiert. Im vorliegenden Beitrag wird versucht darzustellen, was die Einheimischen in diesen fünf Jahren des Bahnbaus erlebten und fühlten. Am spürbarsten waren sicher die ökonomischen Veränderungen. Andererseits ist das Gebiet ein Berührungspunkt des slowenischen und italienischen Volkes. Die Angehörigen dieser zwei Völker hatten bereits zuvor Gegnerschaften und Stereotype gepflegt und während des Bahnbaus hatten die Presse sowie Einzelpersonen noch mehr Gelegenheit, ihre nationale Zugehörigkeit zu betonen.

Die Bahn gibt dem Tal noch heute ein besonderes Gepräge. Sie ist eine der wichtigsten Verbindungen zwischen der Adria und Mitteleuropa, leider aber ist sie kaum ausgelastet und wurde schon jahrelang nicht modernisiert. Dennoch hilft sie der ansässigen Bevölkerung zu leben, das Tal zu verlassen und wieder dorthin zurückzukehren.

⁵⁶ Primorski list, 26. 7. 1906.

⁵⁷ Prav tam.

⁵⁸ Soča, 25. 7. 1906.

⁵⁹ Soča, 25. 7. 1906.

⁶⁰ Primorski list, 26. 7. 1906.