

Bohinjska železnica

Včeraj pod Unescom, danes v uničenje?

Letos poleti bo Bohinjska železnica praznovala 104. rojstni dan, kar pomeni, da bodo minila že štiri leta od slavnostnega praznovanja njene stoletnice. Kaj se je v tem času zgodilo? Potniški promet je zlasti na račun turističnih prevozov nekoliko porasel, sicer zahvaljujoč predvsem zasebnim organizatorjem izletov. Od vseh velikih besed, izrečenih ob stoletnem jubileju, pa je ostalo bore malo.

Lokalna oblast v večini občin ob progi se je zamenjala in novi oblastniki ob obilici drugih stvari očitno niso utegnili dokončati načrtov svojih predhodnikov. Pristojni za promet na državnem nivoju pa so v zadnjem času preveč zaposleni s simptomatskim zdravljenjem družbe Slovenske železnice (SŽ) – za iskanje vzrokov te rakave bolezni je tako ali tako prepozno.

A neposredne vzroke za tako stanje lahko vidimo tudi na progi Jesenice – Nova Gorica – Sežana, kjer se, žal, nove rane še vedno odpirajo. Primer je odstranjevanje tirov in kretnic na nekdanjih postajah, danes prekvalificiranih v postajališča. Očitno bo prepustna zmogljivost proge (ki je danes sicer na meji) po planih za prihodnost zadoščala. Odstranjujejo in uničujejo se tudi stari likovni signali, ki sicer niso nikomur v napoto, po drugi strani pa so velika atrakcija in zanimivost ravno za tiste potnike, ki s svojimi obiski našo progo rešujejo! Zelo zanimivo je, da za ta dela SŽ ob dobrih tisoč delavcih na čakanju najemajo celo zunanje izvajalce, ki so očitno izredno poceni, če jih kanijo plačati z izkupičkom od prodanega starega železa. Mar ne bi bilo morda koristneje, če bi delavce poslali čistit bujno vegetacijo ob progi ter s tem zagotovili boljšo prometno in požarno varnost, popotnikom pa lepši pogled na lepote ob progi? Pa tudi biomasa bi najbrž prinesla kak skromen evro ...

Ob stoletnici Bohinjske železnice je bilo slišati glasne ideje o tem, da bi progo kot eno najlepših in najzahtevnejših gorskih železnic na svetu poskušali uvrstiti na Unescov seznam svetovne dediščine. Za to je bil ustanovljen celo poseben odbor, ki pa ni nikoli zaživel. Dediščina Bohinjske proge pa se medtem še naprej uničuje; poleg uničevanja tirnih in signalnih naprav ter propadanja postajnih objektov je gotovo najbolj absurden primer nekdanje kurilnice v Novi Gorici: SŽ so prodale funkcionalen del prometne infrastrukture Bohinjske železnice, zaradi česar so močno otežene predvsem vožnje muzejskih vlakov s parno vleko ter seveda močno povečani s tem povezani stroški, obenem pa je vprašljiva prihodnost objekta, ki bi bil idealen hram za dediščino Bohinjske proge in ostalo tehnično kulturo Goriške.

Po skoraj šestih letih članstva Slovenije v EU ter po dobrih dveh letih od odprave nadzora na meji z Italijo tudi še nismo naredili niti koraka do vzpostavitve železniške potniške povezave med obema Goricama, s čimer bi Bohinjsko progo povezali z italijanskim železniškim omrežjem in tako olajšali prihod italijanskih turistov v naše kraje. Kako le, saj Nova Gorica nima spodobne povezave niti z Ljubljano, še manj s Koprno. **Ob tem pa naša vlada načrtuje enotno pokrajino Primorsko, kjer bo seveda glavno vlogo prevzemal Koper. Temelji za nadaljnje zapostavljanje Goriške oz. severne Primorske so torej postavljeni, Bohinjska** proga, ki bi prav s premišljeno regionalno politiko lahko veliko pridobila (evropska sredstva itd.), pa bo spet ena od žrtev takšnega odločanja.

Sicer ne moremo reči, da se na naših železnicah popolnoma nič ne dela – težava pa je v tem, da je vsaka (finančna) poteza kot kaže najprej podrejena nekim zasebnim koristim kot pa interesu kvalitetnega izvajanja primarnega poslanstva železnice. Zato bomo o raznih pranjih denarja in monopolnih odnosih znotraj skupine SŽ v prihodnje najbrž še veliko slišali, izgube pa bomo seveda še naprej pokrivali davkoplačevalci.

Konkurenca v tovornem prometu je Slovenskim železnicam zlila vodo v grlo. Na Bohinjski železnici, katere prihodnost se zagotovo skriva v kvalitetnem potniškem prometu s poudarkom na turizmu, pa bomo očitno morali počakati vsaj še na prihod konkurence na področje notranjega potniškega prometa.

MATJAŽ MARUŠIČ, tajnik Društva za Bohinjsko-goriško progo