

Mestna občina Celje
Komisija Mladi za Celje



ŽELEZNA CESTA SKOZI NAŠE KRAJE

GRADNJA, ODMEVI IN POSLEDICE

RAZISKOVALNA NALOGA

AVTORJA

Yoshinaka Jošt Gerl

Miha Mohorčič

MENTOR

Tomislav Golob, prof.

Celje, marec 2013.



III. OSNOVNA ŠOLA CELJE

VODNIKOVA UL. 4 3000 CELJE tel.: 03 425 14 00 fax: 03 425 14 28

ŽELEZNA CESTA SKOZI NAŠE KRAJE

GRADNJA, ODMEVI IN POSLEDICE

RAZISKOVALNA NALOGA

Avtorja:

Yoshinaka Jošt Gerl, 9. b

Miha Mohorčič, 9. b

Mentor:

prof. Tomislav Golob

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2013

»Vožnja po železnici je v podobi današnjemu listu pridjana. Namenili smo pri ti priliki kaj več od železnice govoriti, nje veliko koristnost natanjko dokazati, pa tudi kazni oznaniti, ktere brez milosti tistiga zadenejo, ki na ti cesarski cesti kaj poškodva. Pa danes nam ni moč obširniši sostavek v ti reči v natis dati, ker nam je popis družih imenitnih prigodb prostor zmanjšal. Torej danes le to povemo, de iz podobe, ktero je gosp. Blaznik Novicam priložiti dal, bojo tisti bravci, kteri še železnice nikdar niso vidili, saj poverhni zapopadek dobili od hlapona ali ognjeniga konja, ki vse druge vozove za ljudi, blago in živino vleče. Pred vozovi pa, kteri s puhom, ropotam in vriskam po železnici derčijo, se vidi podoba, kako se kmetu, ki tikama železnice orje, konji splašijo, de mu uidejo in on na tla pade. Malar ni brez vzroka to prigodbo pred železnico izrisal, zakaj sperviga se živina, dokler ni ropota in puha vajena, rada plaši; torej naj kmetje poleg železnice delajoči od konca na to marljivi bojo; živina se pa tega ščasama navadi in se potem še ne zmeni, ako ravno cela rajda vozov zaporedama pred njenimi očmi memo derči«.

Vredništvo. (Novice, 19. 4. 1848).

KAZALO VSEBINE

ZAHVALA	6
1 POVZETEK	8
2 UVOD	9
2. 1 CILJI RAZISKOVALNE NALOGE	9
2. 2 RAZISKOVALNE METODE	10
2. 3 DOMNEVE	12
3 TEORETIČNO - RAZISKOVALNI DEL	13
3. 1 GRADNJA IN POSLEDICE	13
3. 1. 1 Prvi začetki na poti proti Jadranu	13
3. 1. 2 Južna železnica prestopi mejo slovenskega ozemlja	17
3. 1. 3 Kaj se je dogajalo pri gradnji proge od Maribora do Celja	19
3. 1. 4 Nov izziv – gradnja železnice do Ljubljane	27
3. 1. 5 Glavno mesto monarhije se poveže z oknom v svet	33
3. 1. 6 Neodgovorno upravljanje Južne železnice in gospodarska stagnacija slovenskega ozemlja	40
3. 1. 7 Prihod železnice v naše kraje je prinesel drugačno življenje	43
3. 1. 8 Projektant in glavni nadzornik železniške povezave Dunaj - Trst ter »vitez železnice« Carl Ritter von Ghega (1802 – 1860)	46
4 RAZISKOVALNI DEL	48
4. 1 ODMEVI O POTEKU GRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE IN POSLEDICAH V ČASOPISJU	48
4. 1. 1 Gradnja železnice	48
4. 1. 2 Promet po železnici	60
4. 1. 3 Zanimivi dogodki	62
4. 1. 4 Posledice gradnje železnice	67
4. 2 USTANOVE IN DRUŠTVA, KI SE UKVARJAJO Z OHRANJANJEM NAJSTAREJŠE ŽELEZNIŠKE DEDIŠČINE	69
4. 2. 1 Železniški muzej Ljubljana	69
4. 2. 2 Muzej Južne železnice Šentjur	77
4. 2. 2. 1 Intervju z Mihaelom Bučarjem, vodjo Muzeja Južne železnice Šentjur	83
4. 2. 3 Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje	93

4.3 RAZLAGA IN ANALIZA HIPOTEZ	100
5 ZAKLJUČEK.....	107
6 VIRI IN LITERATURA.....	108
6.1 INTERNETNE STRANI.....	109
7 SEZNAM SLIK, GRAFOV	111
7.1 SEZNAM SLIK.....	111
7.2 SEZNAM GRAFOV	113

ZAHVALA

Pri izdelavi raziskovalne naloge se zahvaljujema mentorju Tomu Golobu, ki nama je pomagal načrtovati raziskovalno pot, nama svetoval pri širini in zasnovi ter naju strokovno usmerjal. S tem raziskovalnim delom sva pridobila osnove, ki nama bodo koristile pri nadaljnjem izobraževanju.

Direktor zavoda Dom sv. Jožef nad Celjem Jože Planinšek nama je omogočil vpogled v zbirko virov, povezanih z zgodovino železnice, ki se nahaja v lasti lazaristov. Njen avtor in zbiratelj je bil entuziast Jože Resnik, ki je ob smrti leta 2004 to zbirko zapustil zavodu. Črpala sva iz njegovih zapiskov, albumov in knjig, ki jih drugod nisva zasledila.

V največji nacionalni ustanovi, ki ohranja in zbira železniške eksponate, Železniškem muzeju v Ljubljani, naju je skozi zgodovino in železniško zapuščino prijazno popeljal ravnatelj Mladen Bogić.

V Šentjurju pri Celju nosi ustanova, ki skrbi za ohranjanje naša železniške dediščine, ime Muzej Južne železnice. Vse svoje vedenje o vsebini in vlogi železnice skozi čas na Štajerskem nama je razložil vodja muzeja Mihael Bučar.

Zahvaljujema se tudi vodji Društva ljubiteljev železnic in železničarskih eksponatov Celje Rudiju Ljubeju, da nama je razkazal ohranjene železniške eksponate na in ob železniški postaji v Celju.

Vsi omenjeni so nama pomagali tudi z razpoložljivo literaturo.

Najino raziskovalno nalogo je lektorirala Gabrijela Sotler.



Kmetijske in rokodelske novice.

Na svetlobo dane od c. k. kmetijske družbe.

Tečaj III.

V sredo 16. Maliturna. 1845.

List 16.

K ROJSTNIM DNEVU

„19. Maliturna“

našiga

PRESVITLIGA CESARJA

F E R D I N A N D A I.

**V S I H S L O V E N C O V Z L O Ž N E I N V E S E L E S E R C A P R O T I B O G V
P V H T E :**

„SREČNO, SREČNO OHRANI NAŠIGA PRELIVLIGA OČETA CESARJA FERDINANDA I.“
c.

Pésem od želézne ceste.

(Andrejšk in Baršika.)

- | | | |
|---|--|---|
| <p>A. Bliža se želézna cesta,
Njé so, ljúbca! veselini;
Iz Ljubljáne v druga mésta,
Kakar tólik početin.</p> <p>B. Ak je bliže tóta cesta,
Méruš vašt' me, ljubik mój!
Do poglédát ptájo mésta
Bém peljála se z tebjó.</p> <p>A. Sam se pa želézni cestí
Vóšl bém od nás do nás;
Druga ljúbca v vsakim mestí
Imel bém za krátek-čas.</p> <p>B. Ceste tóbi ne zapéram,
Ne na Dónaj, v Grádec, v Terst;
Al ti méne písi zméram,
Pét 'mam bóljših na vsak perst.</p> <p>A. Vě Kranjce ste kóšate,
So príjazne Stájjerke;
Terst dekléta 'na bogáto,
Dónaj žal' obléčene.</p> <p>B. Smo pástene me Kranjce,
Vsak slepárik ni za nás;
Me pa hiéno bi' ženice,
Ljubec ne za krátek-čas.</p> | <p>A. Vě si pa žel'ite mozičke,
Ki ne stójo 'z vájcaot,
Vétno vprázne osličke,
Dolgorózne révické.</p> <p>B. Tébe sljé pa h krótkim tócam
Vlécú, buzakljunski kós;
Vétor dal bós écajstólam
Percepjal antáj bóš bós.</p> <p>A. Jez popéjem se kje v Bérno *)
Saubit Jádúje kórseno;
Tam perónil z žéno éčno
Bém zlatá na mérníke.</p> <p>B. Jez pa iz demáéh stáirov
Sé moirá zvelila bém;
Imel bós, ko péška, dnáirov,
Ménu várel kó iz dém.</p> <p>A. Žéne jez ne bém zapéral,
Bil ne bém se zá-njo slé;
Nje nársil bém pobéral,
Živel brez skérbí, ko bó.</p> <p>B. Jez pa káče bém nosila,
Gospódir bém jez nosjáje;
Bém valila na kóšila,
Kúgar méni bó ljubjé.</p> | <p>A. Váril celí dan ho gódel,
Vas nóč kástjal staré méj;
Bó te só od hise spódel,
Ak nu stréglá prav ne bó.</p> <p>B. Jádúja je ko satan zvéta,
Kúdar bós z njo zavedán,
Percepila skaperin
Kómej ti bo sók noslán.</p> <p>A. Tórej bódí méni zvésta,
Saj te ljúbim le samó;
Kje je še želézna cesta!
Ká mi v zákon dáj rokó.</p> <p>B. Téni jez ne bém nezvésta,
Al ti si tóčík zréš;
Ak želézna pride cesta,
Váři, že ne bós mi vséš.</p> <p>A. Po njí póljal te ženice
Bém na Dónaj, v Grádec, v Terst;
Zvésto kázat jim Kranjice,
Ak ne bó napóti — kerst.</p> <p>B. Ak kaj tóga se náprávi,
Bóš porókal, ljubik mój!
Vsélej móž nar mánj náprávi,
Ak ženice ne sebjá.</p> |
|---|--|---|

Dr. Presdirin.

*) Brunn, poglavitno Mársko mesto, kamor želézna cesta pelja, in kjer veliko bogatih Judéj próbira.

1 POVZETEK

Eden najpomembnejših tehničnih dosežkov po izumu parnega stroja konec 18. stoletja je vsekakor njegova vgradnja v prvo množično prevozno sredstvo na planetu, v lokomotivo.

Južno železnico v skupni dolžini 577,2 km so pričeli graditi leta 1838, svojo pot je končala julija 1857 v Trstu. Dolga leta so porabili za izdelavo lokomotiv, ki so bile sposobne dvigniti se na Semmering, na nadmorsko višino skoraj 1000 m. Vmes so na poti proti morju gradili mostove, prebijali predore, zidali mogočne železniške postaje, mojstrsko oblikovali viadukte, od katerih je bil arhitekturna umetnina borovniški. Graditelje so presenetili ozka savska rečna dolina, močvirnato Barje, apneniški Kras, kraška burja, pomanjkanje vode na Krasu in posledično na koncu pomanjkanje sredstev za normalno obratovanje železniškega omrežja.

Koncesija, ki je bila dodeljena Družbi Južne železnice po izgradnji, ni pripomogla k razvoju panog povezanih z železarstvom, katerih lastniki so pričakovali pospešitev domače industrije. Kmalu je postalo jasno, da avstrijsko državo zanima le izkoriščanje rudnikov v Zasavju in bogastvo gozdov v bližini proge.

Spremembe načina življenja ob gradnji železnice skozi naše kraje so prinesle trenutne nove možnosti za zaslužek, nove železniške poklice. Domačini so se naučili novih rokodelskih spretnosti, kmečki prevozniki pa so podaljšali svoje preživetje za določen čas s prevozi lesa, premoga in gradbenega materiala do železnice. Kasneje so izgubili prvotno dejavnost, kakor tudi brodarji na Savi. Svoj zaslužek so izgubile tudi gostilne ob nekdanjih prevoznih poteh.

Odmeve o poteku gradnje in posledicah so objavljale Bleiweisove Novice, ki so objavile tudi tri pesmi, Prešernovo *Pesem od železne ceste*, *Pervo vožnjo na železnici skoz slovensko zemljo* avtorja Kralovskega in *Pesem od železne ceste po Notranjskim*, avtorja Miroslava.

Tehniško-zgodovinsko železniško dediščino skrbno ohranjajo v naši bližini Muzej Južne železnice Šentjur, Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje, zbirko parnih lokomotiv na Slovenskem pa hrani in obnavlja nacionalni Železniški muzej v Ljubljani.

2 UVOD

2.1 CILJI RAZISKOVALNE NALOGE

Cilj najine raziskovalne naloge je bil raziskati začetke prvega množičnega prevoznega sredstva v zgodovini prometa na našem ozemlju. Opisala in razložila sva vzroke za gradnjo in potek prvega železniškega omrežja čez slovensko ozemlje, ki je povežalo glavno mesto Habsburške monarhije Dunaj s takrat avstrijskim oknom v svet, Trstom. Še posebej naju je zanimal potek gradnje po slovenskem ozemlju, vplivi na okolje, življenje ljudi, posledice izgube takrat tradicionalnih poklicev in pojav novih. Zastavljalo se nama je vprašanje, kaj so Slovenci poleg izgradnje omrežja pridobili v socialnem in gospodarskem smislu, ali so Avstrijci gledali le na svoje koristi oziroma so želeli tudi napredek svojih najjužnejših dežel. Ob vsem pa sva občudovala tehnični napredek, ki se je nudil kar ob gradnji sami, saj predvidevava, da so težave, ki so se pojavljale ob gradnji čez Semmering, Ljubljansko barje in Kras, precej presenetile graditelje, kar se je pokazalo tako v finančnih težavah države, kot tudi nezadostni gospodarski koristi po izgradnji železniškega omrežja v Trst.

V Bleiweisovih Novicah sva spremljala načrtovanje, izgradnjo, posledice in odmeve gradnje po etapah do Celja, Ljubljane in Trsta. Dele zanimivih člankov sva citirala, ker bi zgolj ob povzetkih izgubili svoj čar. Kako težko so ljudje, predvsem kmetje, sprejeli novo tehnično pridobitev, izpad starih dohodkov in povrnitev na tradicionalni kmečki način življenja, je takratni kmetijski svetovalec Bleiweis zelo natančno opisal. V Novicah so bile zapisane tudi prve hvalnice železni cesti v obliki pesmi, ki sva jih preučila in izvorno podala.

Na koncu sva obiskala nacionalni Železniški muzej v Ljubljani, Muzej Južne železnice v Šentjurju in Društvo ljubiteljev železnic in železničarskih eksponatov Celje. Želela sva preveriti, kaj je od najstarejše železničarske dediščine na Slovenskem še ostalo, kaj ustanove hranijo, kako skrbijo za eksponate in kaj zanimivega, kar nisva zasledila v literaturi, nama vodje ustanov kot ustni zgodovinski vir lahko ponudijo.

Zapisano in raziskovano sva popestrila s čim več fotografijami, nekatere so v slovenskem prostoru verjetno objavljene prvič.

2. 2 RAZISKOVALNE METODE

Pri najini raziskovalni nalogi so bile uporabljene naslednje metode:

- študij razpoložljive strokovne literature v slovenščini in iskanje pomembnih podatkov in fotografij v nemški literaturi,
- prebiranje člankov v Bleiweisovih novicah o odmevih, gradnji in posledicah prihoda Južne železnice v naše kraje,
- primerjava načrtovanja in posledic izgradnje železnice v strokovni literaturi z zapisi v časopisih tistega časa (Novice, Gratzter Zeitung, Wiener Zeitung),
- opisovanje najpomembnejših in najstarejših železniških eksponatov v obiskanih ustanovah, ki hranijo to tehniško zgodovinsko dediščino,
- intervjuvanje nekdanjega vodje železniške postaje Šentjur in sedanjega vodje Muzeja Južne železnice Šentjur Mihaela Bučarja,
- iskanje zanimivih podatkov na internetnih straneh,
- analiza rezultatov in sinteza ugotovitev.



Slika 1: Iskanje podatkov v Muzeju Južne železnice Šentjur (foto: Golob, 2013)



Slika 2: Delo na terenu v Železniškem muzeju v Ljubljani (foto: Golob, 2013)

Najino raziskovalno delo je potekalo po načrtih. Na začetku se nama ni zdelo, da bova našla toliko različne literature o prvih železniških korakih čez naše ozemlje. Posebej sva bila vesela nekaterih fotografij in podatkov v tuji literaturi, ki so nama dali novo širino pri pogledu na raziskovano. Presenetilo naju je tudi dejstvo, da se toliko posameznikov in ustanov ter društev trudi zaščititi našo tehniško zgodovinsko dediščino. Zelo sva se zabavala ob prebiranju Bleiweisovih Novic, s katerimi sva v začetku zaradi bohoričice imela nekaj težav, kasneje pa ugotovila, da naju je v kakšnem članku zanimalo še kaj več kot samo prihod železne ceste v naše kraje.



Slika 3: Branje zemljevidov – Atlas železnic v Evropi 1851 (Schefald, 1986, str. 61)

2. 3 DOMNEVE

Strnila sva jih v naslednje trditve:

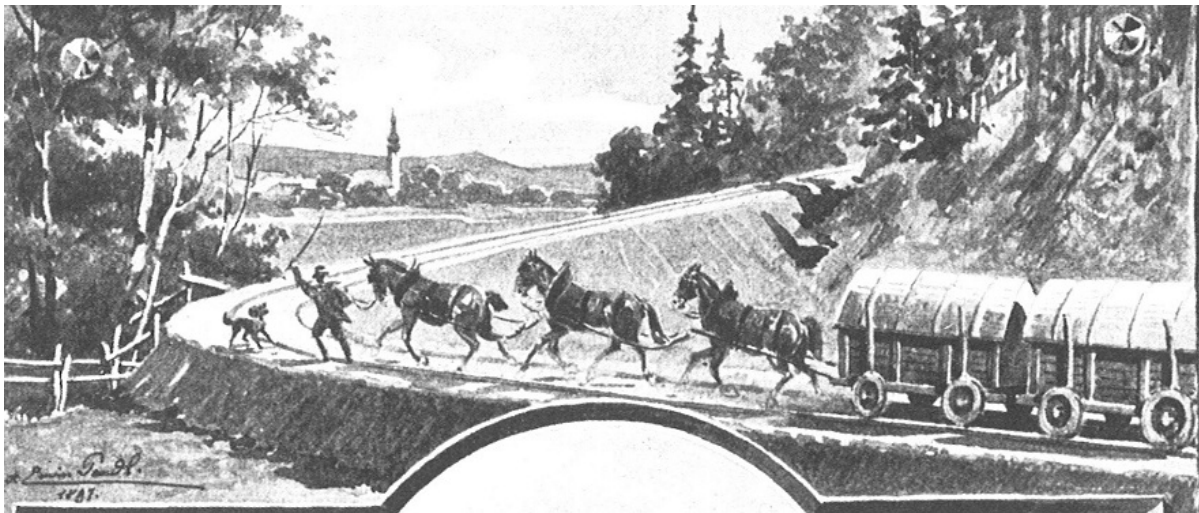
- a) Ljudje so s strahom pričakovali prihod železnice v naše kraje.
- b) Izgradnja Južne železnice čez slovensko ozemlje je spremenila življenje ljudi.
- c) Promet potnikov in blaga se je na večini železniških postaj od leta 1853 v primerjavi z letom 1857 drastično povečal.
- d) Število člankov v povezavi z železnico se je v Bleiweisovih Novicah ob prihodu železne ceste na Kranjsko povečalo.
- e) Gradnja železniškega odseka Južne železnice od Ljubljane do Trsta je bila najzahtevnejša na celotni trasi od Dunaja do Trsta.

3 TEORETIČNO - RAZISKOVALNI DEL

3. 1 GRADNJA IN POSLEDICE

3. 1. 1 Prvi začetki na poti proti Jadranu

Pradavne sledove transportnih naprav, ki so spominjale na železnico, so zasledili že v antični Grčiji. Najdene so bile kamnite poti z vrezanimi žlebovi za vodenje koles vozov. V srednjem veku so imeli rudniške vagončke za prevoz rude iz rovov na lesenih tirnicah, saj so litoželezne tirnice začeli izdelovati šele Angleži. Najprej so za vleko tovorov po tirnicah uporabljali konjsko vprego. (Brilej, 1999, str. 25, 26).



Slika 4: Konjska vprega na tirih (Schefald, 1986, str. 21)



Slika 5: Volovska vprega na tirih (Schefald, 1986, str. 21)

Z železnico se začenja stoletje strojev, za katere pravi nemški kulturni zgodovinar Hermann Glaser, da pomenijo začetek razvoja, ki nas danes soočajo s številnimi posledicami. Ob prizadevanjih, da bi si povsem podredili naravo, ustvarjamo razmere, za katere se poraja vprašanje, ali nam bodo omogočile preživetje. Velika Britanija je s svojo »industrijsko revolucijo« in parnim strojem na kolesih poslala angleško »izročilo svetu«. (Vrišer, Die Südbahn, 1987, str. 401).

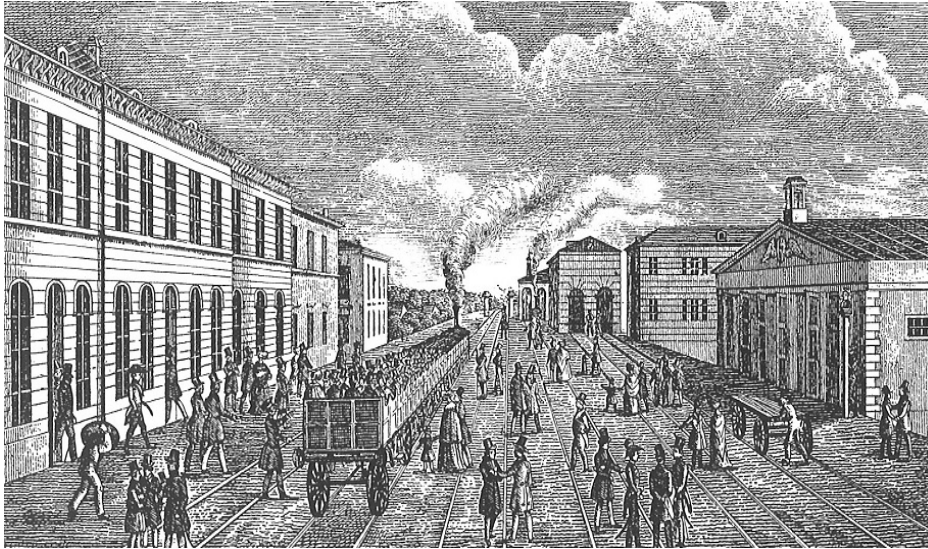
»Z železnico izginjajo razdalje, železnica pospešuje materialne interese, krepi in razširja kulturo«, je zapisal »arhitekt Južne železnice« Carl Ritter von Ghega. Postala je prvo množično prevozno sredstvo, čeprav so jo v začetku sprejemali v dvomih, lokomotivo pa celo poimenovali »hudičev konj«. (Vrišer, Die Südbahn, 1987, str. 402).

Leta 1832 so začeli graditi železnice v Franciji, nato 1835 v Belgiji in Nemčiji. Anglež George Stephenson je 1824 izdelal prvo parno lokomotivo. Zgradili so železniško progo od Stocktona do Darlingtona leta 1825. 17. septembra 1825 je zapeljal prvi vlak »Locomotion No. 1«, kar štejemo danes za rojstni dan železnice. Po progi med Liverpoolom in Manchestrom je na tekmovanju med štirimi lokomotivami zmagala najhitrejša Stephensonova »Rocket«, ki je vozila s hitrostjo 56 kilometrov na uro (Brilej, 1999, str. 90) in si tako priborila primat med izdelovalci parnih lokomotiv.



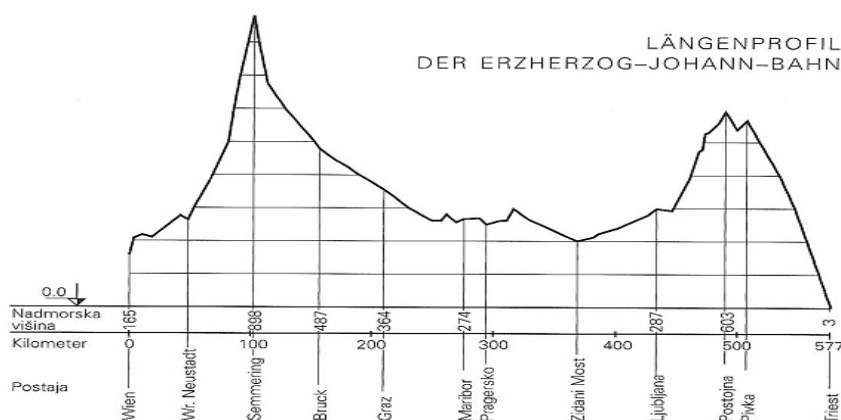
Slika 6: Stephensonova lokomotiva »Rocket« (foto: Golob, 2012)

V Avstriji so prvo železnico zgradili leta 1827 od Linza do Budjevic, vleko pa so seveda opravljali konji. Leta 1836 so gradili »Severno železnico« od Dunaja do Bochnije v Galiciji. Na prvem odseku do Wagrama je stekla leta 1838. Leta 1839 so pričeli graditi Južno železnico Dunaj–Trst. (Brilej, 1999, str. 26).



Slika 7: Dunajska severna železniška postaja leta 1838 (Schefald, 1986, str. 29)

Za gradnjo proge od Dunaja proti Jadranskemu morju je leta 1836 pri koncesiji Rotschilde prehitel dunajski bančnik baron Jurij Sina, ki je postal koncesionar za progo Dunaj–Gloggnitz pod Semmeringom. Za nadaljnjo gradnjo proti Trstu mu je zmanjkalo denarja, zato je progo Dunaj–Jadransko morje gradila država v lastni režiji. Zaradi finančnih težav avstrijske države so jo v izkoriščanje pridobili čez 22 let prav Rotschildi. (Mohorič, 1968, str. 13).



Slika 8: Vzdolžni profil proge Dunaj–Trst (Rustja, 1999, str. 16)

Vlada je decembra 1841 izdala dvorni dekret, da bo gradila železnice v svoji režiji. Prvič je bila tako predvidena proga Dunaj–Trst, s pogojem, da se ji priključi del proge Dunaj–Gloggnitz. Pri izbiri kriterijev za traso Dunaj–Trst je bil najpomembnejši povezati glavna mesta dežel, drugi cena gradnje, tretji tehnologija, ki so jo takrat poznali. Čim bolj so se želeli izogibati vzpetin in predorov. Četrty kriterij je upošteval možnosti gospodarskega razvoja in izkoriščanja rudnin. (Brilej, 1999, str. 99). V dolini Mure so na južni strani začeli graditi progo proti Gradcu, ki so jo 21. oktobra 1844 odprli za javnost. Proga do Gloggnitza je bila odprta 5. maja 1842, od tam pa so začasno prevažali potnike po cesti kurirski vozovi s konji do Mürzzuschlaga. (Mohorič, 1968, str. 14). Leta 1844 je torej zapeljal prvi vlak na odseku Južne železnice od Dunaja do Gloggnitza. Vlekla ga je lokomotiva »Philadelphia«, ki so jo izdelali v Ameriki. Do Trsta so jo pripeljali z ladjo, od tam preko slovenskega ozemlja na Dunaj. (Brilej, 1999, str. 91).



Slika 9: Mürzzuschlag – do 1854 končna postaja graškega tira (Schefald, 1986, str. 44)

Pojav železnice je omogočil reševanje tehnoloških in gradbenih problemov (vrtanje predorov, gradnja nasipov, mostov, opornih zidov, utiranje poti po ozkih rečnih dolinah ...). (Brilej, 1999, str. 3).

Železnica je stekla tudi skozi naše kraje kot znanilec tehnične revolucije. Odprla je pot tujemu kapitalu in podjetništvu, nas zbližala s tujimi tržišči. Postala je bistvena komponenta industrializacije, našega socialnega in kulturnega razvoja. (Mohorčič, 1968, str. 5, 6).

Zaradi železnice so izgubili delo brodarji na Savi, predstavljala so se nekdanja upravna središča, rasla so nova mesta in kraji. Na drugi strani pa je veliko ljudi dobilo nove zaposlitve, hitrejši je postal pretok idej, ljudi in kapitala. (Brilej, 1999, str. 3).

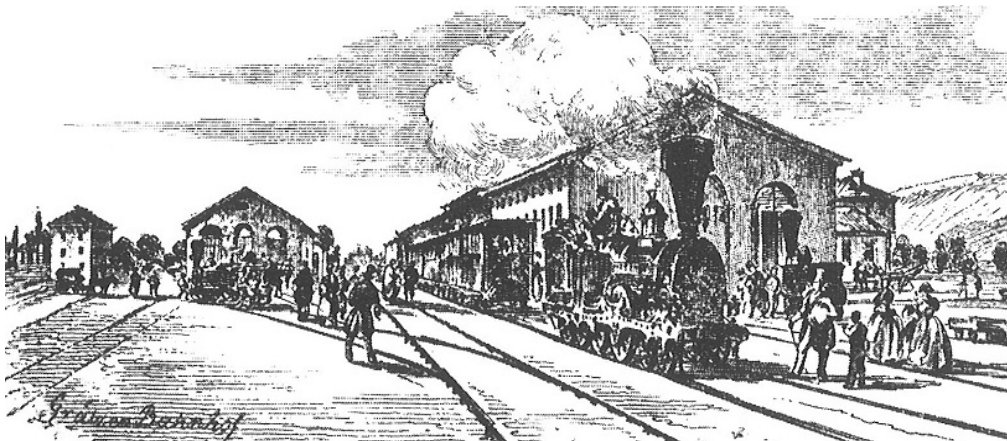
Leta 1854 je prišlo do posebnega koncesijskega zakona, ki je uzakonil, da je železnica postala glavno prometno sredstvo tudi za prevoz pošte. (Brilej, 1999, str. 14). Tako se je z izgradnjo železnice končal prevoz pošte po cestah. Nov način prometa je bil cenejši, hitrejši, imel je večje zmogljivosti. Posledica je bila propad večine prevoznikov. (Brilej, 1999, str. 11, 12).

Železnica je povzročila tudi propad vodnega prometa. Ta je živel le še na relaciji Zidani Most–Sisak do leta 1862, ko so tukaj zgradili železnico. (Brilej, 1999, str. 20, 21).

3. 1. 2 Južna železnica prestopi mejo slovenskega ozemlja

Mesti Dunaj in Trst je bilo potrebno povezati ne samo po cestah, ki so bile zelo slabe, potovanja pa dolga in utrujajoča, ampak tudi po železnici. Težava je bila tudi količina tovorov, ki je bila po cestah omejena. Načrti Dunaja so vsebovali želje po čim krajši in cenejši poti v Trst, pot naj bi potekala tudi mimo obeh glavnih mest Kranjske in Štajerske, Ljubljane in Gradca. (Brilej, 1999, str. 32). Precej časa si niso bili edini, kje naj poteka trasa Južne železnice. Avstrijski nadvojvoda Janez je najbolj zaslužen za potek proge preko Štajerske. (Vrišer, Die Südbahn, 1987, str. 401).

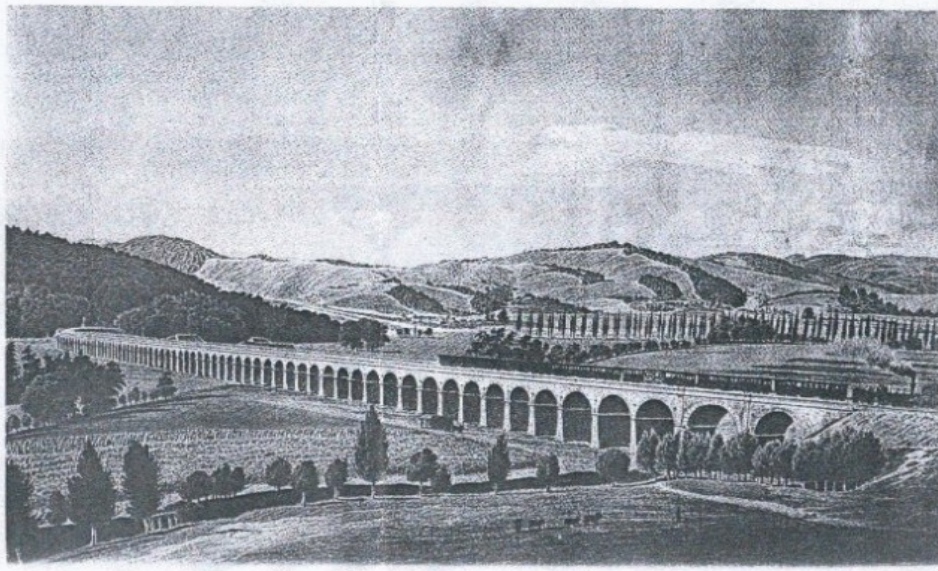
Železnico čez Semmering so začeli graditi leta 1848 (dejansko že 1842), vendar je bila zaradi težavnega terena končana šele 1854. Problem prečkanja prelaza pa ni bil samo ta, saj so bile tudi lokomotive v času pred dograditvijo tako šibke, da se niso mogle povzpeti do vrha. (Brilej, 1999, str. 99). Leta 1842 je bil odsek proge Dunaj–Gloggnitz zgrajen, dejansko pa se je Južna železnica začela pri Mürzzuschlagu, ob južnem vznožju Semmeringa. Od tam so jo zgradili proti Gradcu leta 1844. (Brilej, 1999, str. 33).



Slika 10: Železniško postajališče Gradec leta 1844 (Schefald, 1986, str. 44)

Traso od Gradca do Celja je država gradila sama, v lastni režiji. Obstajali sta dve varianti. Od Gradca proti Ptuj, Poljčanam in Celju je bila zamišljena prva, ki bi obšla Maribor. Odločili pa so se za drugo, izpustili so Ptuj in vključili Maribor. Ta varianta je bila krajša, vzponi pa manjši. (Brilej, 1999, str. 33, 34). Od tega časa se začne stagnacija mesta Ptuj in nesluten razvoj mesta Maribor.

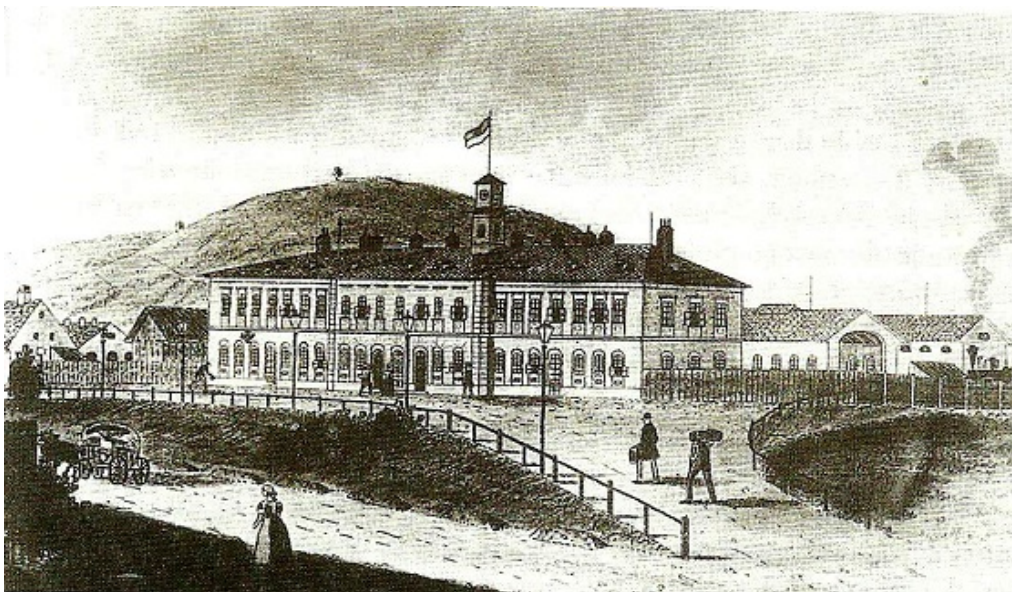
Preučevanje terena na Slovenskem se je začelo že leta 1838, do Celja je bilo treba premagati štiri razvodnice: med Muro in Pesnico, med Pesnico in Dravo, med Dravo in Dravinjo in med Dravinjo in Voglajno, oziroma Savinjo. Tehniki so označili severni del proge od Šentilja proti Celju kot najtežavnejši gradbeni odsek za takratno gradbeno tehniko. Od Gradca do Celja je vodil gradbena dela T. Blumfeld pod nadzorstvom Carla Ritterja von Ghege. Od Špilja je tekla trasa ob gorskem grebenu med Muro in Pesnico. Pri Šentilju je peljala skozi 190 metrov dolg tunnel, nato je vodila po viaduktu čez dolino Pesnice (46 obokov, 649 metrov dolžine, 21 metrov višine). (Mohorič, 1968, str. 15). Za pesniški viadukt so porabili 6 milijonov kosov opeke. (Brilej, 1999, str. 34). Ko je bil viadukt zgrajen, je 15. maja 1846 lokomotiva Ocean (Brilej, 1999, str. 91) med neuradnim preizkusom odseka med Gradcem in Mariborom kot druga zapeljala čezenj. Tako kot preostali odsek Gradec–Celje je bil tudi pesniški viadukt uradno odprt 2. junija 1846, vendar je ta lokomotiva že 2. aprila 1846 pripeljala v Maribor. (http://sl.wikipedia.org/wiki/Pesni%C5%A1ki_viadukt).



Slika 11: Pesniški viadukt okrog leta 1846 (<http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?p=75569>)

Gradnja proge se je s Šentilja pričela avgusta 1843. 2. maja 1846 je parna lokomotiva pod nadzorom Ghege prva prečkala pesniški viadukt. Kosaški predor pred Mariborom je bil dolg 462 metrov, gradili so ga dve leti in 2 meseca. Dela so bila zelo zahtevna zaradi vrtnanja mehkega ilovnatega materiala na globini 57 metrov. Stroški so znašali 245 614 gld, delalo je 600 delavcev. (Mohorič, 1968, str. 15).

Na mariborskem kolodvoru so namestili pomožno popravljalnico, vodovodno napravo in kovaško delavnico. V najem je marca 1845 stavbo prevzel poštar iz Bistrice za 118 500 gld. Tesarska, ključavničarska, mizarska in slikarska dela so bila končana prej kot v enem letu. (Mohorič, 1968, str. 15).



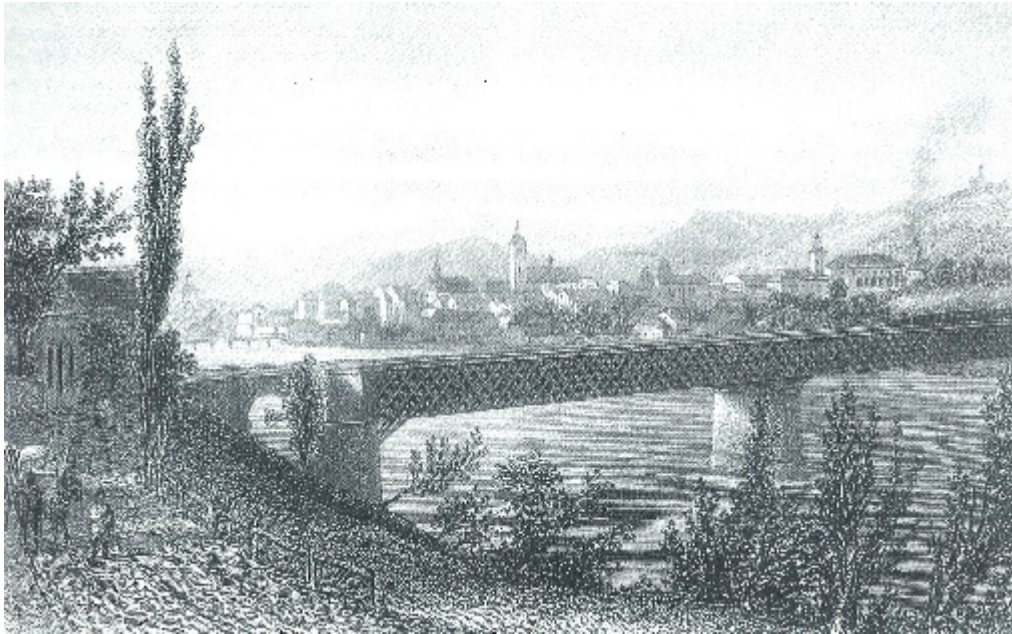
Slika 12: Železniška postaja Maribor 1847 (Cvirn, Studen, 2001, str. 12)

Do otvoritve železnice je Mariboru gospodarsko moč dajalo po reki Dravi splavarstvo pohorskega lesa, koroškega železa, mežiškega svinca, cinkove rude, izdelkov pohorskih steklarn. Do leta 1863 so vse blago pretovarjali v Mariboru na železnico. (Mohorič, 1968, str. 16). S tem je splavarstvo v tem delu slovenskega ozemlja izgubilo na prvotnem pomenu.

3. 1. 3 Kaj se je dogajalo pri gradnji proge od Maribora do Celja

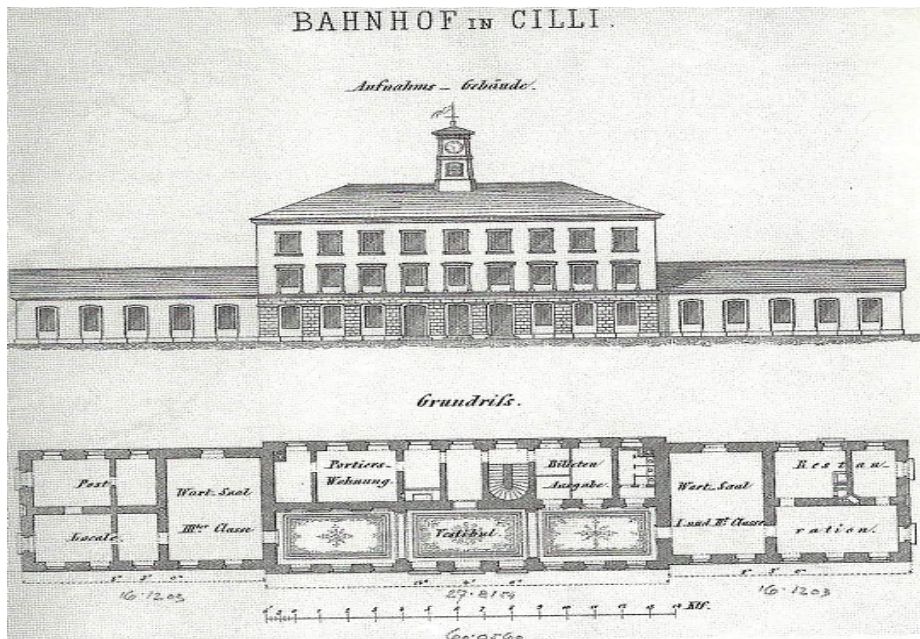
Največja znamenitost v Mariboru je bil leseni železniški most čez Dravo iz hrastovine, zgrajen po ameriški konstrukciji Howe sistema. Stal je 182 299 gld, temeljni kamen je bil

postavljen 1. marca 1845. Dela so bila končana po 13 mesecih. Zaposloval je čez 200 delavcev. Opornika iz kamna na sredini Drave sta bila zelo stabilno postavljena, saj sta zdržala stoletni povodnji leta 1851 in 1874. Dolžina mostu je znašala 209 metrov, višina pa 26 metrov. Dela je vodil Ghega, ki se je značilnosti takšnih konstrukcij naučil v ZDA, kjer je bival na študijskem izobraževanju. 18. maja 1846 je čez most potekala poskusna vožnja do Celja. Te vožnje sta se udeležila baron von Kübeck, predsednik dvorne pisarne na Dunaju, in deželni guverner grof Wickenburg. (Mohorič, 1968, str. 17, 18).



Slika 13: Železniški most čez Dravo v Mariboru (Dienes, 1987, str. 253)

Za Pragerskim je bil zgrajen predor pri Črešnjevcu, dolg 82 metrov, pri Poljčanah pa 236 metrov. (Mohorič, 1968, str. 18).



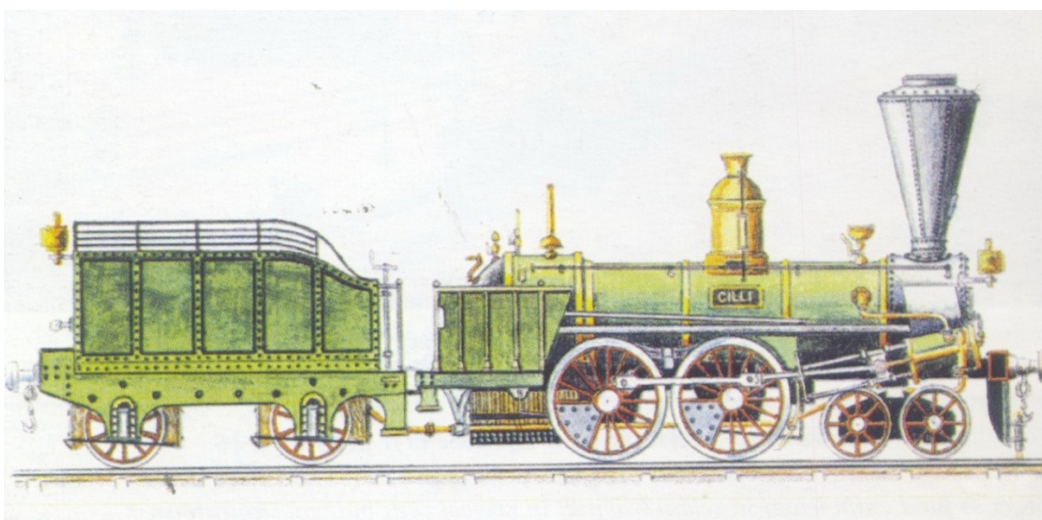
Slika 14: Izvirna podoba železniške postaje Celje (Rustja, 1999, str. 98)

Prostor za železniško postajo v Celju so pridobili z zasipavanjem poplavnega ozemlja Voglajne, ki so jo speljali v novo strugo. (Mohorič, 1968, str. 19). Postajo so začeli graditi 21. januarja 1845. Med postajo in Voglajno so uredili deponijo za les. Postaja se je končala tik pred prvim mostom čez Savinjo. Na postajnem prostoru so zgradili več kot deset namensko različnih poslopij. Leta 1847 so pred postajnim poslopijem zgradili vodnjak, iz katerega so z dvema ročnima črpalkama črpali vodo. V sredini postajnega poslopija je bil stolpič z uro. Po potresu leta 1895 so postajno poslopije 1903. leta obnovili. Skozi peronsko lopo nasproti postajnega poslopija sta vodila dva tira, na katerih so se ustavljali potniški vlaki. Streha potniške lope se je 26. novembra 1851 zaradi debele snežne odeje podrla. Prvo večjo rekonstrukcijo postaje, ki je trajala celo desetletje, so začeli takoj zatem, ko je stekel promet proti Ljubljani in Celje ni bilo več končna postaja. (Rustja, 1999, str. 97–100).



Slika 15: Železniška postaja v Celju okrog 1846 (Brilej, 1999, str. 35)

Prva vožnja iz Gradca v Celje in katere izgradnja infrastrukture je stala 10 102 270 gld., je bila na binkoštno nedeljo 2. junija 1846. Prvi vlak sta v Celje pripeljali lokomotivi »Ausee« in »Drau«. (Mohorič, 1968, str. 18). Prišlo je zelo veliko ljudi. Veliko jih je vlak pozdravljalo na postajah v Mariboru in Poljčanah. Z vlaka je odmevala godba, ki je bila v enem izmed vagonov. Na postajah so vlak pozdravljali s streli iz možnarjev. V Celju so se vrstili govori. Zaključek je predstavljala velika pojedina za povabljenca, popoldne pa se je vlak vrnil v Gradec. (Brilej, 1999, str. 34).



Slika 16: Lokomotiva »Cilli«, enaka lokomotivi »Drau« (Brilej, 1999, str. 36)

Od 1. septembra 1846 je vozil od Brucka do Celja en mešani in en osebni vlak. Iz Maribora proti Celju je odhajal mešanec ob 10. uri, osebni vlak pa ob 4.45. Iz Celja je proti Mariboru krenil mešanec ob 11. uri dopoldne, osebni pa ob 10.30 ponoči. V Maribor je dospel mešanec ob 2. uri, osebni vlak pa ob 1.45. (Mohorič, 1968, str. 19). Lokomotiva »Ocean« je bila prva, ki je prevozila smer Celje–Maribor 27. aprila 1846.

Za izgradnjo proge od Gradca do Celja so odkopali 1 460 000 m³ zemlje, nasuli 2 338 000 m³ materiala, razstrelili 400 000 m³ skal in zgradili 148 000 m³ opornih zidov. Na poti je bilo 6 predorov, 13 železniških postaj. (Brilej, 1999, str. 34).

Ob otvoritvi železnice do Celja je v Bleiweisovih Kmetijskih in rokodelskih novicah 17. junija 1846 izšla pesem avtorja Kralovskega. Prihod prvega vlaka primerja z vpadom Hunov, Gotov in Markomanov, opeva trud Nemcev, Slovencev in Italijanov, ki so ta uspeh darovali materi Avstriji. Avtor opeva politično vdanost tuji državi.

Perva vožnja na železnici skozi slovensko zemljo.*

2. dan Rožniga cveta 1846.

Kakšnin vrisk se širi iz daljine?

Kaj pomeni visokoteči

Dim in hlap? Ali vihri dolj od Sevra

Gota divjiga nezmerna četa,

In markomanskih konj presilna versta,

Al' groznih Hunov černa gnusna truma?

Čuj drag' Slovenec vriš in piš,

Čuj hrum in šum, čuj silno ropotanje! –

Pa ne prestraši se, - več zemlje tvoje,

Ki s kervjo je napojena predrago

Tvojih dedov, namakala ne bo

*Človečja kri! To upamo v Boga,
In to železo je za poročanstvo,
Katero 'z krila zemlje je uzeto,
Pa se na njedre njene lepo leže,
Ko k materi pobožno, milo dete;
In ne hlepi, kakor stvar hudobna
V podobi meča po človečji kervi. –*

*Ta vrisk in piš, in glasni šum in hrum,
Ki se od morja do morja razlega,
Bo tvojih gor glasil prid, moč in slavo,
In polja tvojiga bogastvo,
Na katerim v prihod bo kmetijstva lovor
Rumeno cvel, ne pa zeleni,
Sicer slavni, pa nesrečni Marta venec.*

*Ti stari Ptuj, ki vidil si Avgusta
In Rimsko silno moč, in Sevra divje
Narode vse, ki si pred groznim Turkom
Trepetal dostikrat, zdaj nasmehoval
Mirno se boš, ko ded unuku
Čez Kapitola stariga junake,
Bogate kupce, brihtne umetnike,*

*In hladnokervnimu Tevtonu,
Ki po vročejši kri bo v tvoje kleti
Priropotal.*

*Zato v vrisk in piš in šum in hrum
Zabuči tudi ti v trobento glasno
Veselja zlatiga piš, vriš in hrum:
Dnes Avstrije se matere države
Časti velika moč.*

*Trojna moč je stvarila to delo:
Terdni Nmec z modrim svojim duhom
Terdno voljo, očinsko ljubeznjo,
Ter sin Italje z berhkimi rokami,
In Slave sini s duhom in telesom.
Ta trojna moč, mogočna, kakor vera,
In upanje, ljubezni, - delo stvarja.
V terdni veri, da je v božji volji,
V upanji, de srečen bode narod,
V ljubezni, s katero Avstrija nas ljubi,
Ko mati dete, al' ko jez svoj narod,
In njegov jezik, njegovo narodnost.*

*Zato v vrisk in piš, in šum in hrum
Zabuči dnes Slovenec svojo pesem,
In stopi dnes na gladko kolomajo,
Ki te do stariga bo nesla Celja.*

*Tak stopi, peljaj se prot' merzlim Sevru
V cesarsko Vindobono, v zlato Prago
Prestaro mesto slavniga naroda.*

*Pa veš, kaj 'maš domo prinesiti seboj?
Le kar dobro je, pridno, in pošteno
Za narod tvoj, in tvojo lepo zemljo,
Kar duha dobriga in blaz'ga serca
In mile ti slovenšine ne žali.*

*V vrisk, in pisk, in šum in hrum zagromi
Očetu Ferdinandu in modrim
Mogočne Avstrije Vojvodam slavnim
Slava, slava, slava Njim na veke!
Naj vrisk in pisk, in šum in hrum razlega
Od morja do morja: Slovenc prisega
Zvest biti Avstrii, in k njeni sreči
Pomagat' hoče veči, vskidar veči!*

Iz Štajarskiga.

Kralovski.

»*Perva vožnja za ljudi in blago po železnici od Dunaja do Celja in od tod nazaj je bila 2. dan Rožniga cveta z veliko častjo. V spomin tega dneva je bila žložena pričujoča pesem na hlaponi »Drava« po svobodni železnohlaponski meri«. (Novice, 17. 6. 1846).

3. 1. 4 Nov izziv – gradnja železnice do Ljubljane

Traso so načrtovali že v letih 1842 in 1843 in sicer v treh variantah. Prva naj bi potekala od Celja skozi Spodnjo Savinjsko dolino, na Vranskem zavila v Tuhinjsko dolino do Kamnika in se nadaljevala preko Domžal do Ljubljane. Druga možnost bi se nadaljevala iz Celja čez Spodnjo Savinjsko dolino skozi tunel pod Trojanami in tako skozi Domžale prispela v Ljubljano. Zadnja možnost je predvidela smer od Celja skozi Zidani Most in mimo Litije do Ljubljane. (Brilej, 1999, str. 38).

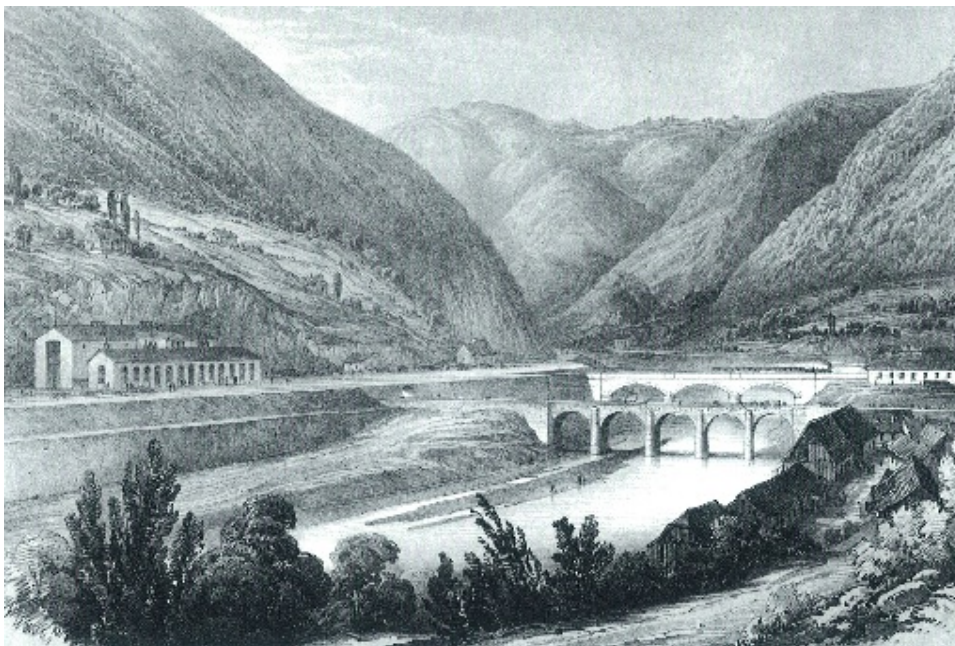
Za prvi dve varianti so šteli kot pozitivna dejstva gosto poseljenost, bogato gozdno zaledje, možnosti za industrijo, kot negativna pa gradnjo predorov pod Trojanami oz. Kozjekom (skozi Tuhinjsko dolino). Za tretjo varianto je bila težava ozka savska dolina, predvsem soteska med Zidanim Mostom in Litijo. Odločilnega pomena so bile zaloge premoga okrog Hrastnika, Trbovelj in Zagorja, zdravilišči v Laškem in Rimskih Toplicah ter industrija v posameznih krajih (Zagorje, Litija). (Brilej, 1999, str. 38, 39), (Mohorič, 1968, str. 19).



Slika 17: Pri Rimskih Toplicah leta 1849 (Brilej, 1999, str. 40)

V letih 1845–46 so si italijanski podjetniki razdelili delo v kamnolomih, sekalnicah kamna, apnenicah, opekarnah. Od Celja do Zidanega Mosta so morali trikrat prečkali Savinjo, številna so bila oporna obzidja ob reki, minirali so številna skalovja. (Brilej, 1999, str. 40).

Most v Zidanem Mostu je gradil inženir Edvard Heider, kasnejši lastnik steklarne v Hrastniku. Lok v polmeru znaša 189 metrov, kar je najbolj ostra krivina na progi Dunaj–Trst. (Rustja, 1999, str. 41). Dolg je 87 metrov, visok pa 15, 5 metra. Uporabljenih je bilo 1260 klesanih kamnitih blokov, gradili so ga 3 leta. Prostor za postajna poslopja in tire so pridobili z razstreljevanjem pečin, saj so bile pred deli v kraju le štiri stanovanjske zgradbe. Stal je 384 141 gld. (Brilej, 1999, str. 41), (Mohorič, 1968, str. 21).



Slika 18: Zidani Most – pogled z desnega brega (Dienes, 1987, str. 55)

Leta 1847 je sodelovalo pri gradnji tega velikega projekta proti Ljubljani veliko tujih delavcev, predvsem Italijanov (Furlanov), Čehov, Hrvatov in Nemcev. (Brilej, 1999, str. 42). 12 000 tujih delavcev je občasno povzročalo kar precej nevšečnosti domačinom. Ti so z zaplembami pridelkov domačinom in pijančevanjem povzročali težave, ki jih je obvladala šele vojska., ki jo je vpoklicala državna vlada. (Brilej, 1999, str. 46). Domači ljudje, predvsem kmetje, so dobro služili s hrano, kovači in kolarji pa z obrtnimi izdelki. Pred zgraditvijo železnice so ljudje ob Savi in Savinji živeli predvsem od plovbe, obrtništva (vrvarji, tkalci, barvarji, tesarji, mizarji, gostilničarji, trgovci ...). Kmetje so z volovskimi vpregami dobro služili z vleko ladij navzgor po rekah. Po izgradnji železnice je postal kmetom pomemben

zaslužek prodaja drv, ki so jih potrebovali za pogon parnih lokomotiv. (Brilej, 1999, str. 42, 46).

Gradnja proti Litiji je bila zelo naporna. Med Hrastnikom in Trbovljami so zgradili 136, 5 metra dolg predor. Največ težav so povzročali nevarni skalni plazovi. V skalah ni bilo pred tem vdelane nobene poti, zato so jih morali klesati v živo skalo. Velik del proge so podprli z opornimi zidovi, zato je bilo tudi stroškov precej več od predvidenih. (Brilej, 1999, str. 43, 44).

V Hrastniku, Trbovljah in Zagorju ni bilo prostora za postajna poslopja, zato so gradili postaje v loku, kar je bil nov izziv. Prvič so gradili železnico v krivinah, Ghega je izsledke o trenju kasneje koristno uporabil pri gradnji proge čez Semmering. (Brilej, 1999, str. 44 – 45).

Progo Celje–Zidani Most je gradil zidarski mojster Johan Piko iz Beljaka. Zaslužek zidarjev in tesarjev je znašal 30 do 40 krajcarjev, pomagačev pa 20 do 30 krajcarjev na dan. Minerji so zaslužili 36 krajcarjev, vozniki z dvovprežnim vozom pa 2.30 do 2.40 gld. (Mohorič, 1986, str. 22, 23).

Gradbeni stroški za progo Mürzzuschlag–Ljubljana so znašali 36 546 325 gld, skoraj polovico (17 375 461 gld) so porabili za del od Celja do Ljubljane. Polovica potrošenega denarja naj bi ostala v rokah domačinov. Kmetje so za vožnjo sekanega kamenja za oporna obzidja in mostove na mesec lahko zaslužili celo do 100 gld. (Mohorič, 1968, str. 23).

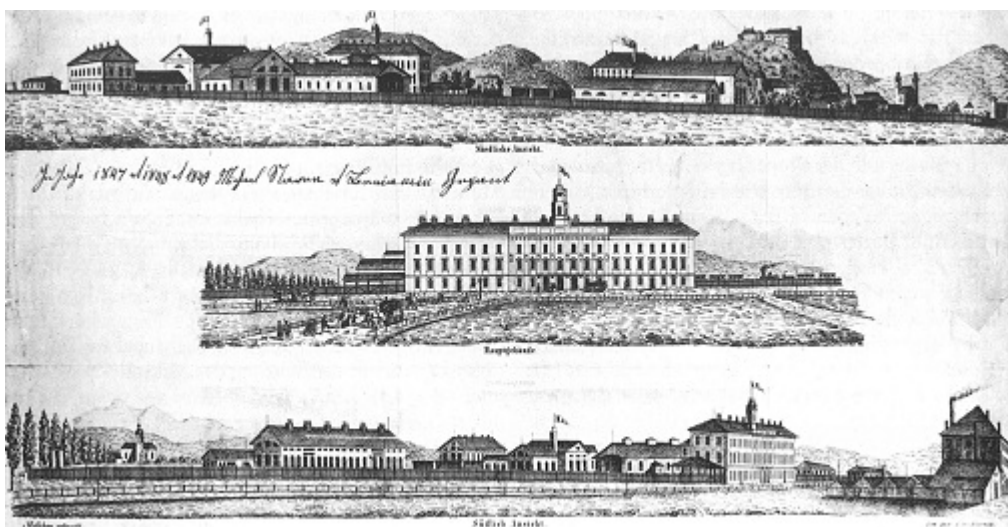
Med gradnjo proge od Litije proti Ljubljani je izbruhnila marčna revolucija leta 1848, zato je precej delavcev odšlo domov. (Brilej, 1999, str. 47).

Litije kot naselja tedaj ob progi še ni bilo. Zgradili so leseni most čez Savo, pri Pogoniku (takrat Poganek) pa pod gradom predor. (Brilej, 1999, str. 47).

Za 89 kilometrov dolgo progo od Celja do Ljubljane so razstrelili 386 175 m³ skalovja in pečin, prekopali in prepeljali so 581 365 m³ zemljine, porabili 134 765 m³ lomljenega in 2 359 493 m³ obdelanega kamna. Zgradili so 299 malih in večjih propustov, en nadvoz, 21 večjih in manjših mostov, dva predora in več kot 10 kilometrov opornih zidov. (Brilej, 1999, str. 48).

Ljubljanska železniška postaja je bila dograjena 18. aprila 1848. Graditev postajnih naprav je znašala 412 619 gld. (Mohorič, 1968, str. 25). Gradnjo postaje sta prevzela podjetnika Benjamin Pichler in Jože Stare, nadzornik gradnje je bil inženir gradnje proge Zidani Most–

Ljubljana, Ferdinand Hoffman. V kurilnici nasproti postaje je bilo prostora za 15 lokomotiv in delavnica za popravila. (Brilej, 1999, str. 48). V osnovi je zgradba enaka še danes, le zvonik z uro je bil po potresu 1895 na novo zgrajen. Na mestu sedanjega pokritega perona je stala zidana in pokrita lopa (dolga 90 metrov), v katero sta vodila tira za potniške vlake. Ta lopa je ostala vse do širitve postajnih naprav leta 1863. Ob prevzemu lastništva postaje s strani Družbe Južne železnice je ta leta 1863 ločila potniški del postaje od tovornega. Postaje ni želela dograjevati, obnavljati, zato je vse od leta 1859 do prve svetovne vojne prihajalo do preprirov med mestno občino in Družbo Južne železnice, kateri je bilo s strani prve očitano, da obnavljati in graditi ne želi, ker je Ljubljana slovensko mesto. (Rustja, 1999, str. 122–126).



Slika 19: Železniška postaja Ljubljana v letu 1850 (Dienes, 1987, str. 256)

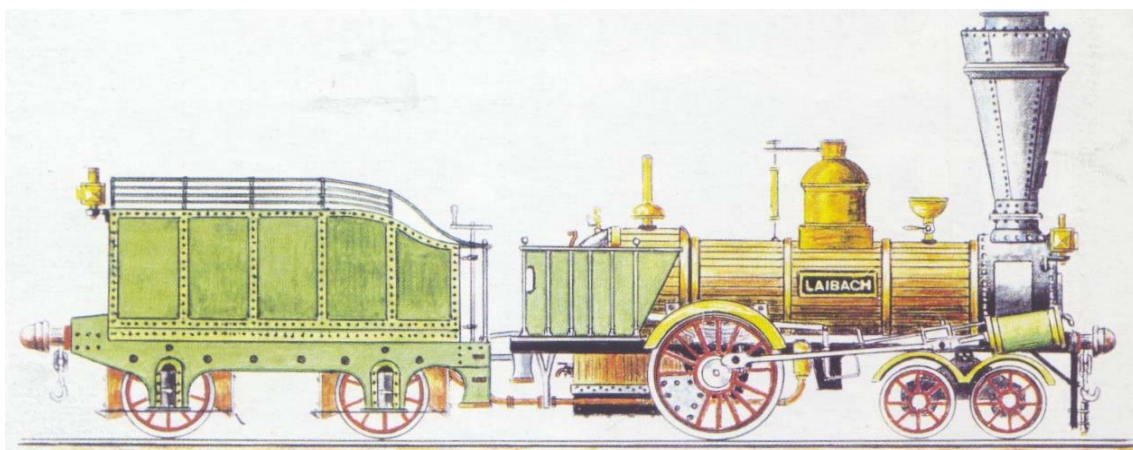
Uradna otvoritev je bila 16. septembra 1849. Pred tem je bilo kar nekaj poizkusnih voženj. »Lukamatija« je v Ljubljano prispel že 18. avgusta 1849. Vožnja je bila posvečena mlademu cesarju, ki je ta dan praznoval 19. rojstni dan. Vlak je potreboval štiri ure in pol, da je prispel na cilj. (Brilej, 1999, str. 54).



Slika 20: Prihod prvega vlaka v Ljubljano 16. septembra 1849 (Brilej, 1999, str. 55)

16. septembra 1849 se je že zjutraj iz Ljubljane v Celje peljalo 50 najbolj uglednih ljudi, da so s prišleki z Dunaja skupaj nadaljevali pot proti glavnemu mestu Kranjske. Cesar Franc Jožef je zaradi bolezni poslal na otvoritev nadvojvodo Albrehta z 250 spremljevalci. Postaje od Celja do Ljubljane so bile okrašene s slavaloki, v Zidanem Mostu je goste pozdravil novomeški glavar. Na štajersko-kranjski meji med Trbovljami in Zagorjem je stal velik slavalok, na postaji v Zagorju je nastopila četa rudarjev. Vlak je stal na vseh postajah, nadvojvoda Albreht je pregledoval častne straže narodne garde. (Brilej, 1999, str. 54).

Pred vstopom v Ljubljano so prihod naznanjale topovske salve z Ljubljanskega gradu. Obe lokomotivi »Ljubljana« in »Triglav« sta bili slavnostno okrašeni, prispeli sta na kolodvor ob 17. uri. Na postaji je vlak pričakal tudi ljubljanski župan Janez Fischer, ki je pozdravil Albrehta. Ta je v leporečenju Kranjsko označil kot »biser vladarske krone«. (Brilej, 1999, str. 55). Obe lokomotivi so blagoslovili, enako postajna poslopja in naprave. Albreht je podelil odlikovanja, prejel ga je tudi inženir Ghega. Slavnostna povorka je nato krenila proti mestu v špalirju vojakov in ob navdušenju velike množice ljudi. V kazini je bila pogostitev za povabljenca. Vsa Ljubljana je bila razsvetljena, rajanje je trajalo do zore. Zjutraj je godba narodne garde z budnico oznanila odhod gostov proti Dunaju ob 7. 30 uri. V Ljubljano je prišla pohvala z Dunaja, deželna vlada pa je prav tako izrekla pohvalo prebivalstvu. (Brilej, 1999, str. 56).



Slika 21: Lokomotiva »Ljubljana«, ki je s »Triglavom« pripeljala prvi vlak v Ljubljano (Brilej, 1999, str. 56)

Franc Jožef je bil prvi avstrijski cesar, ki je obiskal Ljubljano po železnici 10. maja 1850. Naslednji njegov obisk je bil novembra 1856 z 18-letno ženo Sisi. Naslednjič nam je obisk namenil 20. marca 1869. Najpomembnejši prihod na slovensko ozemlje je bil sigurno 8. julija 1883, ko je Avstrija praznovala 600 let Habsburškega cesarstva. 7. maja 1895 si je prišel ogledat posledice potresa v Ljubljani 14. aprila 1895. Obiske so ob poti vedno spremljale gruče ljudi, ki so vzklikale »živijo«, »slava«, »hoch«, streljali so s topovi. Železniške postaje so bile vedno veličastno okrašene, postavljali so slavoloke, organizirali baklade, peli slavnostne pesmi in se veselili. Leta 1883 je bila v ljubljanskem Tivoliju veselica, ki se je je udeležilo 50 000 ljudi. (Brilej, 1999, str. 87, 88).

Vladarji so Ljubljano obiskovali z dvornimi vlaki, ki so imeli komfortne vagoni z jeditnicami, saloni, spalnicami in vagoni za spremstvo. Včasih je vlak na postajah upočasnil vožnjo, zaigrale so godbe, ljudje so vzklikali, otroci mahali z zastavicami in šopki rož. Večkrat so se vlaki ustavljali tudi za nekaj minut, da so vladarji na kratko pozdravili prisotne. (Brilej, 1999, str. 89).



Slika 22: Ljubljana v času prihoda železnice v mesto (Brilej, 1999, str. 132)

Že takoj po dograditvi železnice do Ljubljane je iz Ljubljane začel voziti tudi poštni vlak ob 8.15 zjutraj, ki je v Zidani Most prispel ob 10.55, v Celje ob 12.20, v Maribor ob 15.00 in v Gradec ob 17.45. (Brilej, 1999, str. 15). Pošta je tako od Ljubljane v Gradec in obratno potrebovala takrat 9 ur in pol.

3. 1. 5 Glavno mesto monarhije se poveže z oknom v svet

Že od samega začetka sta obstajali dve varianti, soška in kraška. Soška bi potekala mimo Barja, proti Gorenjski, po Poljanski dolini do Žirov, skozi predor v dolino Idrijce, ob njenem toku do Soče ter ob njej do morja. Po primerjavi prednosti in slabosti obeh so se odločili za kraško traso čez Ljubljansko barje in planoto Kras. Zmagal naj bi kapital, spregledati pa ne gre tudi posestev kneza Windischgrätza, ki je imel obširne gozdove na Krasu. (Brilej, 1999, str. 64). Uradno so odločila predvidevanja glede dolžine, cene in hitrosti izgradnje. Nasprotniki kraške variante so kot negativnosti pri njeni izgradnji opozarjali na tovorjenje na nadmorsko višino čez 600 metrov, burjo in pomanjkanje tekoče vode. (Mohorič, 1868, str. 29, 30).

Temeljni kamen za tržaško železniško postajo je 14. maja 1850 postavil avstrijski cesar Franc Jožef I. Sedem let po tem dogodku se je pripeljal na slavnostno odprtje. (Verginella, Prihod vlaka v Trst, str. 59.)

Težaven teren po Ljubljanskem barju, kraških jamah, neraziskano podzemlje, presihajoče vode, spust proti morju so bile večje težave na trasi. (Brilej, 1999, str. 64). Ljubljansko barje so najprej sondirali, nato odvodnjavali. Spomladi 1851 so v Notranjih Goricah, Podpeči in Žalostni gori odprli kamnolome za triletno zasipavanje močvirja in gradnjo nasipov. Vlaganje kamenja v jarke je trajalo do leta 1854. Nasip nad jarki je bil visok 42–57 čevljev. (Brilej, 1999, str. 64), (Mohorič, 1968, str. 31). En čevelj je znašal 0,316 metra, torej so bili nasipi višine od 13 do 18 metrov. Močvirje je imelo 6 čevljev (skoraj dva metra) debelo plast šote, pod katero je bila 2 do 8 sežnjev debela plast mokre gline, pod to pa razmočen pesek ter mivka do skalnatih tal. (Mohorič, 1968, str. 30). Dunajski seženj je znašal skoraj 1,9 metra in po teh izračunih je bila plast gline debela od 3,8 do 15 metrov.

Borovniški viadukt je bil dolga leta največji v srednji Evropi, grajen v loku. Dolg je bil 561 metrov, 38 metrov visok, grajen v dveh nadstropjih. Gornje nadstropje je imelo 25, spodnje 22 obokov. 24 stebrov je bilo iz klesanega kamna, obloženih z apnenčevimi kvadri. Oboki so bili zidani z opeko. Za gradnjo so porabili 1 000 000 kubičnih čevljev kvadrov, 1 000 000 kubičnih čevljev lomljenega kamna in 5 milijonov opek (petkrat več kot za pesniški viadukt v enem nadstropju). Med 2. svetovno vojno je bil porušen in ker ga niso obnavljali, je bila proga speljana okrog doline. (Brilej, 1999, str. 64), (Mohorič, 1968, str. 32). Železniška pot je zaradi tega danes štiri kilometre daljša.

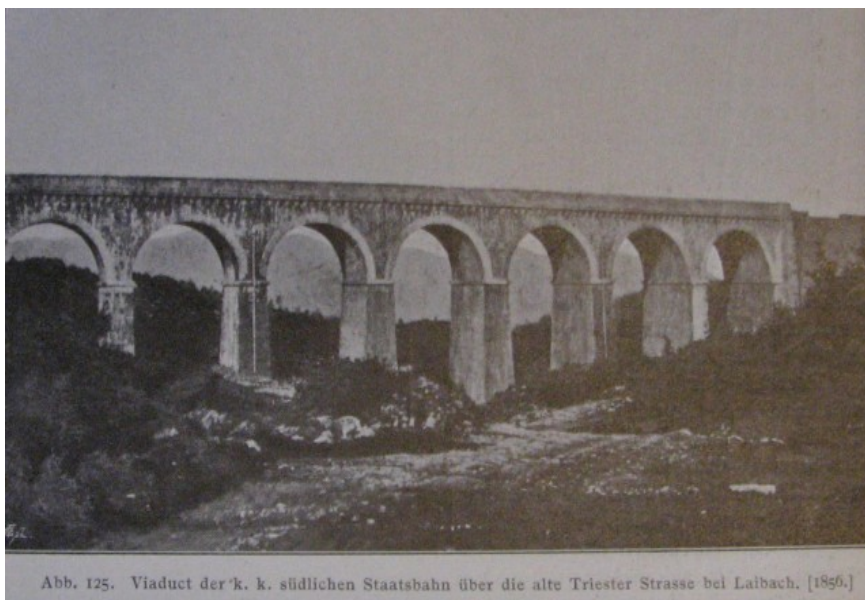


Slika 23: Borovniški viadukt kmalu po odprtju (zbirka Resnik, album 1, 2013)



Slika 24: Ostanek borovniškega viadukta (<http://www.skoberne.si/2007/stampetovmost07/>)

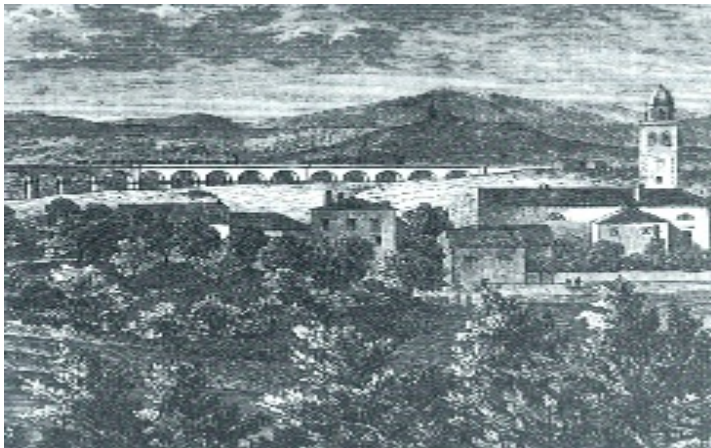
Drugi viadukt je dobil ime po graditelju Štampetu, dolg je bil 230 metrov, visok 28 metrov. (Brilej, 1999, str. 64).



Slika 25: Štampetov viadukt leta 1856
(<http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=5819&start=30>)

Doline in vzpone po kraški planoti so premagovali s skalnimi nasipi, visokimi tudi do 45 metrov, in predori. Problematična je bila tudi ureditev oskrbe z vodo na Krasu. (Brilej, 1999,

str. 64). Preko Krasa je proga v velikih lokih obšla kraške doline in kotline, na pobočjih so morali postaviti močno zidovje za zavetje proti kraški burji. (Verginella, Prihod ..., str. 60). Proga se je pri Postojni povzpela na približno 600 metrov nadmorske višine, nato se je neenakomerno spuščala proti Sežani z naklonom 12,3 %. Med Št. Petrom (Pivko) in Vremskim Britofom so zgradili na 8 kilometrih 6 zaporednih predorov v skupni dolžini 2432 metrov. (Verginella, Prihod ..., str. 59), (Mohorič, 1968, str. 33). Spust preko kraškega roba proti morju je bil zelo težaven, zato so pri Nabrežini pri Trstu zgradili 646 metrov dolg in 19 metrov visok viadukt z 42 oboki iz kraškega marmorja. Naslednji viadukt pri Barkovljah je bil dolg 319 metrov in visok 19 metrov, sledil mu je 275 metrov dolg predor. Pred tržaško postajo so zgradili pokrit in zastekljen nadvoz. (Brilej, 1999, str. 64, 65).



Slika 26: Viadukt pri Nabrežini blizu Trsta (Dienes, 1987, str. 253)

Na Krasu je bilo problematično pomanjkanje tekoče vode. Potrebovali so vodo za napajanje lokomotiv in za potrebe postajališč. Vodo, ki so jo zajeli pri Gornjih Ležičih, so uporabljali za postajališča Divača, Sežana in Prosek, kjer so bili zbiralniki s po 30 000 kubičnimi čevlji prostornine. Ta izvir je bil speljan po 38 kilometrov dolgem cevovodu. Od Divače do Proseka so dnevno porabili 50 000 kubičnih čevljev vode. Odkritje vode pri Brojnici ob Nabrežini je zadostovalo za postajališča med Nabrežino in Trstom in za sam tržaški kolodvor. Zajeto vodo so dvigovali s parnimi stroji 414 metrov visoko na kraško planoto, kjer so zgradili skalnat zbiralnik in 580 čevljev visok vodni stolp za napajanje postaj od Nabrežine do Trsta. (Verginella, Prihod ..., str. 60), (Mohorič, str. 33, 35).



Slika 27: Vabilo na otvoritveno slovesnost železnice od Ljubljane do Trsta (Brilej, 1999, str. 66)

20. novembra 1856 so graditelji priredili izletniško vožnjo iz Ljubljane do Postojne, katere se je udeležil tudi cesar. Uradno odprtje dokončane železne poti je bilo 27. julija 1857, prisoten je bil tudi cesar Franc Jožef in 4 nadvojvode. Cesar je prenočil v Ljubljani, na dan otvoritve pa se je ob 10. uri odpeljal proti Trstu. Slavnostni vlak je vlekla lokomotiva »Capo d'Istria«. Hkrati so odprli tudi vodovod, na katerega zaloge so naleteli ob gradnji železnice. Blagovni promet je stekel šele 15. oktobra 1857. (Brilej, 1999, str. 65), (Mohorič, 1968, str. 34).



Slika 28: Trst z okolico – zadnji kilometri Južne železnice (Dienes, 1987, str. 105)

Prihod cesarja je pričakala topovska kanonada, igrala je cesarska pesem. Cesar, škof in ostala duhovščina so se podali k železniškemu zidanemu mostu, kjer je cesar vložil zadnji kamen. Škof je blagoslovil lokomotivo in železnico. (Verginella, Prihod ..., str. 60).

Tedanja tržaška železniška postaja je bila zelo blizu današnje, vendar 10 metrov višje nad morsko gladino. Področje so izsušili in nasuli z 81 000 kubičnimi sežnji materiala. V bližini je bil terezijanski lazaret, zaradi katerega je bil zadnji del proge nadstrešen in zadnji del zastekljen. Bali so se možnosti okužbe potnikov. Železniška postaja je bila takrat oddaljena od mesta, v bližini so se nahajale trgovske četrti. Glavni namen je bil torej pospeševanje blagovnega prometa in ne potniškega. Nova železniška postaja je bila zgrajena leta 1877. (Verginella, Prihod ..., str. 60). Upi tržaških in avstrijskih poslovnih krogov so bili ob odprtju proge veliki. To je bila gospodarska pridobitev za mesto Trst, porok za pospešen razvoj trgovine, industrije in podjetništva. Kmečkemu prebivalstvu je kmalu postalo jasno, da železnica ne prinaša vsesplošne blaginje. Kmetje, ki so tovorili gradbeni material, vodo, dajali na posojjo vprežno živino ali pa so bili mezdni delavci, so z železnico izgubili pomemben del zaslužka. V krajih, ki jih je železnica obšla, so propadle gostilne. Kruta realnost je bil tudi odhod delavcev iz Furlanije, Kranjske, Štajerske in drugih oddaljenih dežel, ki so bili v času gradnje nastanjeni v kraških vaseh. Ob odhodu so ob izgubi oskrbe domačini morali poskrbeti tudi na zapuščene nezakonske otroke. Na obzorju se je kazala tako tudi večja možnost za zaposlitev domačinov, vendar so bili ob zaposlitvi na železnici zapostavljeni, ker so zaposlovali večinoma nemško govoreče delavce. (Verginella, Prihod ..., str. 62).



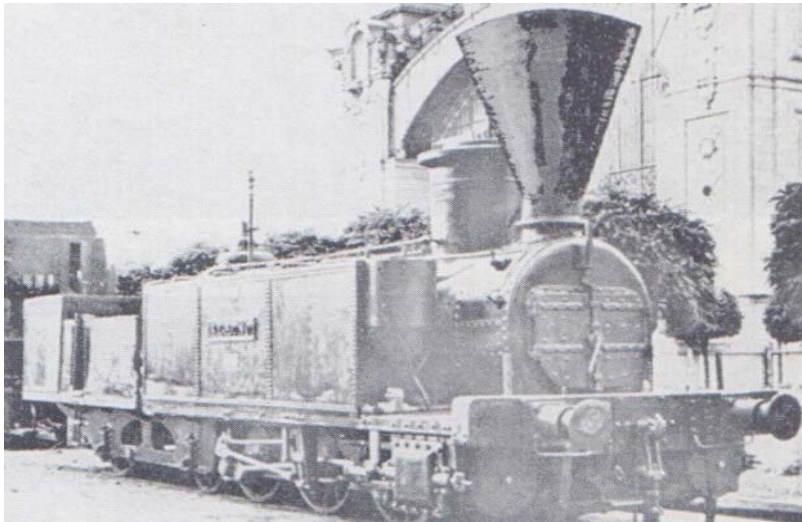
Slika 29: Železniško postajališče v Trstu leta 1860 (Pawlik, Slezak, 1987, str. 13)

Tudi mesta Trst železnica leta 1857 ni obdarila s pričakovanim gospodarskim razcvetom. Bila je zgrajena prepozno. Leta 1851 se je del prekomorskega blagovnega prometa iz Trsta preusmeril v severnonemška pristanišča, kjer so uvažali kolonialni sladkor, kavo, ameriški bombaž, les za barvanje. Zato je vlada dobro leto po odprtju proge železnico prepustila zasebni Privilegierte Südbahn Gesellschaft. (Verginella, Prihod ..., 62, 63). Med letoma 1851 in 1868 je uvoz kolonialnega blaga in južnega sadja padel z 11 na 4,6 milijonov gld, v istem obdobju pa zrastel v severnonemških pristaniščih s 3,7 na 17,5 milijonov gld. Tako so nemška pristanišča zalagala Avstrijo z blagom, ki so ga v preteklosti uvažali Avstrijci sami preko Trsta. Krivda ni bila samo v privatizaciji Južne železnice, ampak tudi pomanjkljiva železniška mreža z zaledjem, počasna modernizacija podonavskega gospodarstva, neugodna davčna politika z zunanjo trgovino in zastarela infrastruktura tržaškega pristanišča. (Verginella, Prihod ..., str. 63).

V začetku otvoritve proge Južne železnice so tukaj vozili trije vlaki na dan. Hitrost prevožene razdalje Dunaj–Trst navadnega vlaka je znašala 24 ur, hitrega (brzovlaka) pa 15 ur. (Brilej, 1999, str. 67).

Končna skupna dolžina prog Južne železnice od Dunaja do Trsta je znašala 577, 2 km, po datumih pa so bile otvoritve naslednje:

- Baden–Wiener Neustadt (22, 1 km, 16. 5. 1841)
- Mödling–Baden (10, 8 km, 29. 5. 1841)
- Wien–Mödling (15, 2 km, 20. 6. 1841)
- Wiener Neustadt–Neunkirchen (14, 5 km, 24. 10. 1841)
- Neunkirchen–Gloggnitz (12, 3 km, 5. 5. 1842)
- Mürzzuschlag–Gradec (94, 7 km, 21. 10. 1844)
- Gradec–Celje (132, 3 km, 2. 6. 1846)
- Celje–Ljubljana (88, 6 km, 16. 9. 1849)
- Gloggnitz–Mürzzuschlag (41, 8 km, 15. 5. 1854 za blagovni promet, 17. 7. 1854 za potniški promet)
- Ljubljana–Postojna (63, 6 km, 20. 11. 1856)
- Postojna–Trst 81, 3 km, 27. 7. 1857) (Pawlik in Slezak, 1987, str. 149).



Slika 30: Lokomotiva »Engerth« s hitrostjo 30 km/h na progi Dunaj–Ljubljana–Trst (Brilej, 1999, str. 91)

3. 1. 6 Neodgovorno upravljanje Južne železnice in gospodarska stagnacija slovenskega ozemlja

Gradnja Južne železnice je avstrijski proračun močno izčrpala. Dosti večji izdatki so bili predvsem za odsek Ljubljana–Trst. Zato je leta 1854 železnice dala koncesijo zasebnim podjetjem in družbam, ki so se tudi zavezala, da železniško omrežje dokončajo. Zanimanja ni bilo veliko. (Brilej, 1999, str. 68). Zaradi enakega razloga so morali ustaviti gradnjo železniške povezave od Zidanega Mostu proti Zagrebu, ko so dela dosegla Rajhenburg (Brestanica). (Brilej, 1999, str. 70).

23. septembra 1858 je Južno železnico z vsem inventarjem, napravami, stranskimi programi, država prodala mednarodnemu finančnemu koncernu pod vodstvom dunajskega kreditnega zavoda za trgovino in obrt ter Rotschildovim skupinam. Ti so si zagotovili osemletno obročno odplačevanje ter odplačevanje s čistim dobičkom po letu 1870, če bi ta presegel 7 % naložne glavnice pri kupnini. Družba se je imenovala Družba Južne državne železnice (Privilegierte Südbahn Gesellschaft). Dograditi je smela nekatere druge železniške proge, izborila pa si je tudi ugodnosti pri carinah, davkih, pravice do lastnih železarn, odpirala je lahko tovarne in premogovnike, izkoriščala gozdove, gradila hotele itn. (Brilej, 1999, str. 73). Za naše kraje je bilo usodno, da je družba pridobila železniški prometni monopol med Podonavjem in Jadranskim morjem, s čimer se je zavezala, da ne bo podelila nobene koncesije za gradnjo prog oz. si je dovolila koncesijo zase. Železniški promet in industrija sta bila v njenih rokah

na našem ozemlju do propada AO leta 1918. Država je vmes ponovno prevzela gradnjo in upravljanje železnic. Južna železnica je bila izjema, v težkih finančnih razmerah je vegetirala do leta 1914. (Brilej, 1999, str. 74). Zaskrbljujoče stanje državnih financ se ni popravilo kljub prodaji italijanskih prog pred tem. Dela ob Južni železnici so bila začeta, vendar nedokončana. (Mohorič, 1986, str. 56).

Na Koroškem so začeli celovški krogi sami graditi progo Celovec–Maribor po Dravski dolini, vendar je zmanjkovalo denarja tudi njim. Zasavsko železnico proti Hrvaški od Zidanega mostu proti Brestanici je državna generalna direkcija začela graditi, kot je bilo omenjeno, vendar so se zemeljska dela ustavila pri Brestanici zaradi pomanjkanja denarja. Proga Zidani Most–Zagreb–Sisak je bila dograjena 1. oktobra 1862. (Mohorič, 1968, str. 88). Čez Dravsko polje naj bi se progi proti Budimpešti pridružila povezava, ki bi bila med Mariborom in Poljčanami. (Mohorič, 1968, str. 56, 57).

Mednarodnega finančnega kapitala ni bilo moč pridobiti, zato je bilo treba izročiti zgrajeno železniško omrežje in doseči gradnjo ostalega omrežja. Skupini, ki je že odkupila severno italijanske železnice (leta 1856) s knezom Schwarzenbergom, grofom Zichyjem in Rotschildi na čelu, je bilo ponujeno, da prevzame vse železnice na desnem bregu Donave na avstrijskem ozemlju in progo od Dunaja do Trsta. Tej družbi so želeli oddati tudi koncesijo za zgraditev železniških prog na Hrvaško, na Koroško, na Tirolsko ter Reko. Družba je v začetku zahtevala prevelike ugodnosti. (Mohorič, 1968, str. 58).

Podpis ustanovne listine finančnega ministrstva z Družbo Južne državne železnice septembra 1858 je bil za družbo uspešen, kar pa za državo ne moremo trditi. Z državne strani sta koncesijo podpisala finančni minister baron Bruck in trgovinski minister vitez Toggenburg, med koncesionarji pa knez Johann Adolf Schwarzenberg, knez Max Egon Fürstenberg, Leopold Ritter von Lämél, A. S. von Rotschild, Paulin Talabot, Eduard Blount, S. Laing in M. Uzielli. (Mohorič, 1968, str. 64). Prišlo je do ustanovitve mednarodnega finančnega koncerna, ki je združeval Družbo Južne državne železnice, Lombardijsko-benečansko in Centralno-italijansko železniško družbo, ki se je kasneje preimenovala v Družbo Južne železnice, s sedežem na Dunaju. (Mohorič, 1968, str. 65, 66). Družba si je zagotovila monopol nad železniškim omrežjem, na graditev železniških podaljškov, izkoriščala je slovenski gospodarski prostor. Zagotovili so si pravico, da smejo sami graditi tovarne, delavnice in podjetja, odpirati premogovnike, izkoriščati šotišča in gozdove. Osamosvojiti se je želela pri izdelavi tirnic, voznega parka in lokomotiv (delavnice v Gradcu). Priborili so si

carinske popuste pri materialu za izdelavo voznega parka, s tem pa je bila prizadeta domača industrija. (Mohorič, 1968, str. 69–71).

Na slovenskih tleh smo imeli v tem času več železarskih podjetij: livarne Zoisovih dedičev v Bohinjski Bistrici, Auerspergovo železarno na Dvoru pri Žužemberku, Ruardovo jeklarno na Savi, Fridauovo železarno v Gradacu v Beli krajini, Rosthornovo železarno v Prevaljah, jeklarne v Trziču, v Beli Peči in na Ravnah, dve livarni v Ljubljani, kovaštva v Kropi in Kamni Gorici, valjarno pločevine v Bohinjski Bistrici, valjarno tirnic na Prevaljah. Koncesionarjem ni bilo mar iskati možnosti sodelovanja z domačo industrijo, uradno jim nista odgovarjala niti kvaliteta niti cena. (Mohorič, 1968, str. 72).

Z dograditvijo zasavske, dravske in koroške proge je Družba južne železnice leta 1863 zaključila gradbeni program in ni imela več interesa, da bi nadalje izpopolnjevala in gradila železniško omrežje na Slovenskem. (Mohorič, 1968, str. 94).

Država je bila leta 1873 zaradi brezmejnega izkoriščanja državnega jamstva primorana ponovno podržaviti železniško omrežje, razen Južne železnice. (Mohorič, 1968, str. 126). Ta je bila vse do izbruha 1. svetovne vojne v težki finančni situaciji, njeno železniško omrežje je bilo po koncu vojne razkosano na štiri nasledstvene države. (Mohorič, 1968, str. 256–262).

Osrednje železniške delavnice je družba namestila v Studencih pri Mariboru, kjer so obrati postali glavna središča nemške propagande v mariborski okolici. (Mohorič, 1968, str. 72). Mariborske delavnice so delovale od 9. marca 1863, zavzemale so prostor 109 130 m². Takšen kompleks je bil sposoben sprejeti 250 vagonov. Imeli so lastno plinarno, vzdrževali so 70 vodnih postaj na progah, 60 parnih strojev s 70 kotli, mehanične elevatorje za žito v Trstu, črpalno postajo za vodo pri Nabrežini, zavod za impregniranje pragov in drogov v Zalogu pri Ljubljani, 16 manjših in 6 velikih kurilnic s 314 lokomotivami. V bližini delavnic je v Studencih družba zgradila 40 stanovanjskih hiš, v celoti 368 prostornih stanovanj za delavske družine. Vsak stanovalec je imel tudi kos vrta ali njive. Zgradili so živilsko skladišče s prodajalnami, hladilnikom in skladiščnimi prostori, infrastruktura je predstavljala mesto zase, nemško kolonijo. (Mohorič, 1968, str. 82).

Družba je gradila na Semmeringu »Südbahnhotel«, v Kvarnerskem zalivu od Opatije do Lovrana mrežo hotelov. Hotel je zrasel tudi ob južnem kolodvoru v Gorici. (Mohorič, 1968, str. 73).

Ravnateljstvo Južne železnice je leta 1871 naročilo, da naj se preuči teren za savinjsko železniško progo Celje–Dravograd. Glavni pobudnik je bil združni organizator Mihael Vošnjak. Spomenico so leta 1874 podpisali Nemci in Slovenci, vendar je parlament varianto savinjske železnice leta 1876 odklonil. (Mohorič, 1968, str. 160–163). Južna železnica, ki je bila lastnica proge Maribor–Dravograd–Celovec, ni želela gradnje savinjske proge, saj bi tako izgubila večino koroškega tovora, ki bi šel po krajši progi preko Velenja. Vošnjak je uspel kljub temu pridobiti koncesijo za Daniela von Lappa (lastnik velenjskega rudnika) in Edvarda Klemensiewiczza leta 1889. Progo so začeli graditi leta 1891. Stroški za graditev, vozni park in opremo postaj so znašali 2 700 000 gld. Promet iz Celja do Velenja je stekel 29. decembra 1891. Glavni prevozni artikel je bil velenjski lignit, katerega glavni porabnik je bila celjska Cinkarna. Uprava je bila zaupana Južni železnici, vendar je ta zaradi nezainteresiranosti s to progo slabo gospodarila. Štajerski deželni zbor je želel upravo s strani države, kar se je zgodilo šele leta 1903. (Mohorič, 1968, str. 164, 165).

20. decembra 1899 je bila dograjena tudi mislinjska proga od Velenja do Dravograda, ki je merila skoraj 37 kilometrov. (Mohorič, 1968, str. 196).

Podatki o potniškem prometu na nekaterih postajah v letu 1853 so bili naslednji: Maribor 40 408, Rače 11 252, Poljčane 16 060, Šentjur 4 561, Celje 42 274, Laško 11 708, Zidani Most 31 458, Zagorje 6 578, Litija 9 432, Ljubljana 85 739 potnikov. Blagovni promet je znašal v centih (po 56 kg): Maribor 379 507, Rače 168 748, Poljčane 107 208, Šentjur 14 994, Celje 182 391, Laško 13 705, Zidani Most 601 998, Zagorje 133 844, Litija 16 713, Ljubljana 2 076 723. (Mohorič, 1968, str. 26, 27). Za primerjavo z letom 1853 je v letu 1857 po otvoritvi tržaške proge potniški promet izgledal takole: Maribor 39 398, Poljčane 15 268, Šentjur 4 609, Celje 32 360, Zidani Most 25 592, Litija 10 265, Ljubljana 95 229, Postojna 6 541, Nabrežina 9 211, Trst 30 829. Istega leta je blagovni promet v centih znašal: Maribor 366 030, Poljčane 117 148, Šentjur 29 759, Celje 154 878, Zidani Most 617 620, Litija 76 554, Ljubljana 1 295 701, Postojna 1 764, Nabrežina 9 473, Trst 1 864 588 (podatki za Trst so iz leta 1858). (Mohorič, 1968, str. 40, 41).

3. 1. 7 Prihod železnice v naše kraje je prinesel drugačno življenje

Južna železnica se je razvila v pomembno transportno pot, po kateri je bilo mogoče prevažati velike tovarne kapacitete, kraje ob progah je povezovala s trgovino, za domačo industrijo so

se odprla številna vzhodna tržišča, domača industrija je bila pred novimi izzivi. (Vrišer, Die Südbahn, 1987, str. 401).

Graditev železnic je prinesla v naše dežele veliko razgibanost, ustvarila nove možnosti za zaslužek, nove poklice in nove vrste zaposlitve. Razen domačinov so se v stotinah barak nastanili ob progah tuji obrtniki in mojstri. Slovenci so tako prihajali v stik z Italijani, Furlani in Štajerci, od katerih so se naučili mnogih rokodelskih spretnosti. Potrebovalo se je ogromne količine gradbenega materiala (apno, opeka, klesano kamenje, stavbni in tehnični les, pragovi, kovani žebliji, ploščice za pritrjevanje tirnic, izdelki iz železa in jekla za opremo postajnih naprav). Vse to in še mnogo več je nudilo kmečkim voznikom zaslužek. (Mohorič, 1968, str. 37).

Na Ljubljanskem barju je gradbena direkcija ustanovila državno podjetje za pridobivanje šote, s katero so pred premogom kurili na parnih lokomotivah, kasneje premogovniki v železnici dobijo močnega odjemalca, v začetku je stotine kmečkih voznikov vozilo premog iz rudnikov na postaje. Železnica je omogočila množični prevoz lesa, premoga in gradbenega materiala, ki jih prej s cestnimi vozili niso mogli razvažati na velike razdalje. Do železniških postajališč je bilo treba zgraditi dovozne ceste, ki so zaposlile mnogo delavcev. Zaradi nevarnosti požarov ob železnici so morali zamenjati slamnate strehe z opečnatimi, kar je pomenilo delo za krovce. Novi železniški poklici so bili progovni čuvaji, progovni delavci, zavirači, skladiščniki, premikači, kretničarji, delavci v železniških delavnicah. Prednost so imeli bivši vojaki, ki so znali nemško. (Mohorič, 1968, str. 38). Kmetje so izgubili pomemben del zaslužka kot prevoznik. Od prevoznitva so živele tudi obcestne gostilne in obcestni kmetje, ki so lahko prodajali svoje pridelke. Dr. Janez Bleiweis je na predavanjih Kmetijske družbe skušal usmerjati ljudi, da se naj oprimejo sadjarstva, živinoreje, reorganizacije pašništva, razširitve domače obrti. (Mohorič, 1968, str. 39).

Gradnja železnice je torej mobilizirala veliko ljudi. Potrebna je bilo veliko gradbenega materiala. Precej kmečkih voznikov se je zaposlilo v kamnolomih, apnenicah in opekarnah. Les je bilo potrebno obdelati, prevažati in prodati. (Brilej, 1999, str. 61–62). Kmetje so od blizu in daleč dovažali delavcem živež, obrtniki (kovači, kolarji) so imeli veliko naročil. (Mohorič, 1968, str. 21). Zrasle so nove gostilne in prenočišča, nova naselja, prevozniška podjetja. (Brilej, 1999, str. 62).

Zasavski premogovniki so z železnico doživeli pravi preporod. Premog so potrebovali za pogon lokomotiv, prevažali so ga v tuje, oddaljene kraje. (Brilej, 1999, str. 62). Ljudstvu pa je

kmalu postalo jasno, da železnice skozi naše kraje niso gradili zaradi nas, ampak zaradi nemške gospodarske ekspanzije proti Jadranskemu morju in jugu. Pri nas je avstrijsko državo zanimalo le izkoriščanje rudnikov v Zasavju, bogatih gozdov ob progi (Raskovca, Hrušica, Javornik, Snežnik). (Mohorič, 1968, str. 40).

V Savski dolini je bilo pomembno brodarstvo, saj sta po Savi prihajala žito in koruza iz Hrvaške ter vino z Dolenjskega za Gorenjsko. Zato so že v 2. polovici 18. stoletja regulirali savsko korito. Blagovne ladje so tovorile po Savi navzdol 1000 centov blaga, navzgor pa 1600, največ do 2500 centov. Povprečno je vozilo 30 ladij, ki so do Siska in nazaj potovale po šestkrat na leto. To je pomenilo navzdol torej 180 000 centov, navzgor pa do 540 000 centov letno. Vozili so žito, vino, železo, apno, premog, semena, usnje, les. Poleg tega je plulo po Savi še 640 natovorjenih splavov in 840 brez tovara, ti so tovorili apno, čreslo, kolomaz, lončarske izdelke. Vsaka natovorjena ladja je proti toku za vleko potrebovala 20 do 30 vpreženih parov volov. (Mohorič, 1968, str. 20). Nekaj brodarjev, ki so propadli, je zaposlila železnica, nekaj se jih je zaposlilo pri carinski službi. (Brilej, 1999, str. 60). Splavarjenje po Savinji je izgradnja železnice še pospešila. Ob koncu 19. stoletja je iz Zgornje Savinjske doline plulo okrog 2 000 splavov letno, leta 1938 kar 4 900 na leto. Splavarstvo je zaključilo svoje poslanstvo šele po drugi svetovni vojni. (Rustja, 1999, str. 11, 12).

V Ljubljani so vozovi, ki so tovorili od Trsta proti Dunaju, končali svojo pot, ko je delo namesto njih začela opravljati železnica. Kasneje, ko je železnica povezala obe mesti, so popolnoma propadli. V začetku je na ljubljanskem kolodvoru primanjkovalo lokomotiv in vagonov, zato so nastajale dolge čakajoče kolone prevoznikov. V Ljubljano so pričeli prihajati mnogi tuji poslovneži in trgovci, izleti v tuje kraje so postali prava moda. V Litijo, na Savo in v Kresnice so se vozili na kopalne izlete, kopali so se v reki Savi in obiskovali dobre gostilne. (Brilej, 1999, str. 60).

Južna železnica je v industrializaciji ustvarila nove tehniške in industrijske panoge. Nastajala so nova podjetja, kot so valjarne tračnic, tovarne lokomotiv in vagonov, železniške popravljavnice, podjetja za gradnjo mostov. Poleg ugaslih poklicev (prevoznik, splavar) so se pojavili novi, rojeval se je novi stan – železničarjev (delavci v pisarnah generalne direkcije, strojevodje, sprevodniki, prometniki, delavci v valjarnah tračnic ...). (Vrišer, Die Südbahn, 1987, str. 401, 402).

Vpliv izgradnje Južne železnice na prostor je bil takrat in hkrati tudi danes majhen. Za izgradnjo so uporabili ozek pas prostora, gradili z naravnimi materiali, zato se je Južna

železnica lepo vklopila v prostor. (Brilej, 1999, str. 99). Načrtovalci so trase peljali po t. i. tangentalnem stiku, ko so bile nekoliko odmaknjene od naselij. Ta so se lahko kasneje razširila proti njej. Železniške postaje so postale močno privlačno območje za pozidavo ob njej, zato so v bližini nastale pošte, vile, mestne hiše, upravna poslopja. Tudi industrijski objekti, tovarne niso bili imuni na prisotnost železniških postajališč. Železnica je nekatera naselja tudi presekala. Še danes ponekod tako poteka meja med pozidanim in nepozidanim delom naselja. (Brilej, 1999, str. 100). Spremembe v urbanističnem razvoju je torej povzročila gradnja kolodvorov zunaj mest, saj so jim rekli »vhodi v mesta«. Ob kolodvorskih cestah so nastajali na novo poseljeni predeli, medtem ko so se onstran »železne ceste« razvijale četrti delavskih naselij. (Vrišer, Die Südbahn, 1987, str. 402). Z gradnjo nekaterih reprezentativnih objektov v bližini ali nasproti kolodvorov so posamezne družbene skupine ljudi ali narodnosti želele opozoriti na svojo pomembno prisotnost v družbi (npr. Nemška hiša v Celju). (Cvirn, Studen, 2001, str. 47).

3. 1. 8 Projektant in glavni nadzornik železniške povezave Dunaj–Trst ter »vitez železnice« Carl Ritter von Ghega (1802–1860)

Rojen je bil v Benetkah kot sin avstrijskega mornariškega uradnika. Študiral je matematiko v Padovi. Kot mlad inženir je delal pri gradnji alpskih cest. Najprej je delal pri gradnji Severne železnice Dunaj–Bochnia v Galiciji, nato pa odšel na strokovno izpopolnjevanje v Belgijo in Veliko Britanijo, kjer se je spoznal z Georgom Stephensonom. Študijsko potovanje je nadaljeval v ZDA. (Brilej, 1999, str. 51, 52). Leta 1842 je bil imenovan za inšpektorja v gradbenem oddelku avstrijske generalne direkcije na Dunaju, kjer so ga pooblastili za gradnjo Južne železnice. Začel je sodelovati pri trasiranju odseka od Gradca proti Mariboru in Celju. Ovrigel je teorijo o ravnih progah brez krivin, saj je v savski soteski moral reševati zapleten potek železniške proge v loku. Po njegovi zaslugi je bil grajen in zgrajen najpomembnejši odsek od Celja do Zidanega Mosta in skozi sotesko Save do Ljubljane. (Brilej, 1999, str. 50).

Njegova je bila zamisel o gradnji lesenih mostov po ameriškem sistemu Howe, ki so bili najboljši do železnih konstrukcij. (Brilej, 1999, str. 53).

Podeljen mu je bil plemiški naslov. Leta 1869 so mu na vrhu Semmeringa, čez katerega je speljal železnico, postavili spominsko ploščo z njegovo izjavo: »Železnica ne pozna razdalj«. (Brilej, 1999, str. 53).



Slika 31: Carl Ritter von Ghega (1802–1860)
<http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=5164>



Slika 32: Spomenik na vrhu Semmeringa iz leta 1869
<http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=5164>

4 RAZISKOVALNI DEL

4. 1 ODMEVI O POTEKU GRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE IN POSLEDICAH V ČASOPISJU

Ob preučevanju izgradnje železniškega omrežja čez slovensko ozemlje je bilo posebej zanimivo spremljati, kako je edini časopis na Slovenskem opisovali gradnjo, dogajanje in opozarjal na posledice ob posegu v prostor ter analiziral posledice novega tehniškega dosežka med prebivalstvom. V celoti sva pregledala Bleiweisove Novice od začetka izida leta 1843, do leta 1857, ko je Južna železnica dosegla avstrijsko okno v svet, Trst. Časopis se je v začetku do leta 1848 imenoval Kmetijske in rokodelske novice, od leta 1849 Novice kmetijskih, rokodelnih in narodskih reči, od leta 1852 dalje Novice kmetijskih, obertnijskih in narodskih reči, v letu 1855 pa se preimenujejo v Novice gospodarskih, obertnijskih in narodskih reči. V letih 1856 in 1857 se je njihov uradni naziv glasil Novice gospodarske, obertnijske in narodske. Predstavila sva tudi članka iz dunajskega in graškega časopisa, ki sta opisala začetke vožnje na trasi od Gradca do Celja.

Od prvega izida Novic 5. 7. 1843 je časopis izhajal enkrat tedensko do leta 1852, od tedaj pa dvakrat tedensko, torej 104 ali 105 števil letno. Prebrskala sva tako 1069 števil in poiskala članke, ki so se nanašali na izgradnjo železne ceste skozi slovenske dežele. Teh je bilo skupaj 81. Kronološko sva članke razdelila v štiri poglavja, vse pa sva citirala ne glede na različno ime časopisa skozi čas gradnje Južne železnice, Novice.

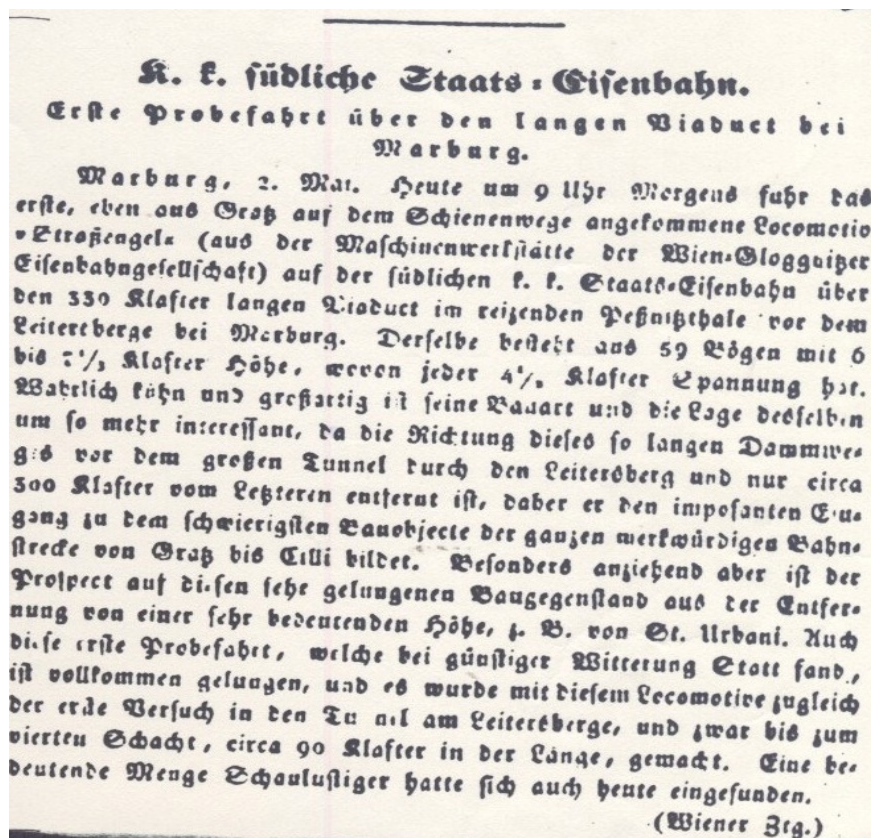
4. 1. 1 Gradnja železnice

V mesecu oktobru 1844 je bilo oznanjeno, da je bila 3. oktobra 1844 opravljena prva triurna poskusna vožnja od Gradca do Brucka in nazaj, kar je zneslo 14 milj (avstrijska milja je znašala 7585, 9 metra). Na tej vožnji so pokurili poldrugi seženj drv. Od Brucka do Mürzzuschlaga so poskusno vožnjo izpeljali 16. septembra 1844. 21. oktobra 1844 so načrtovali uradno otvoritev železnice od Dunaja do Gradca, povabljenih je bilo 400 pomembnežev. V Gradcu jih bodo pričakali s topovskim streljanjem. Zvečer bo mesto svečano razsvetljeno, vrstile se bodo veselice. Naslednji dan bo škof železno cesto

blagoslovil, nato bo sledila prva množična vožnja ljudi iz Gradca na Dunaj. (Novice, 16. 10. 1844).

Ob otvoritvi železnice Dunaj–Gradec je z Dunaja krenilo 8 vlakov. 27 milj dolgo pot so premagali v 9 urah. Dogodek si je ogledalo mnogo ljudi. Železnico so tudi blagoslovidi. Prvo lokomotivo so poimenovali kar »Graz«. Dva dni kasneje je bila železnica že odprta za ljudi. Cene so bile naslednje: 1. razred – 6 goldinarjev, 2. razred – 5 goldinarjev, 3. razred – 4 goldinarje in 15 krajcarjev. Za prevoz blaga so računali en krajcar za vsak cent. » *To je pač grozno majhno plačilo!*«, so dejali. (Novice, 30. 10. 1844). Pri napovedi nadaljnje gradnje so se kar pošteno uštel, saj so predvidevali, da bo naslednje leto železnica speljana že do Celja, leto kasneje pa do Ljubljane.

Pri Mariboru so delavci marljivo delali vso zimo. Gradili so 182 sežnjev (seženj znaša 1, 89648 metra) dolg predor ter veliki most čez Dravo. Vsak dan bi naj noč in dan pod zemljo delalo 210 delavcev, katere je od časa do časa prišel spodbujati velik zemljomerec g. Bolce. Do takrat so zgradili pod zemljo že 147 sežnjev. (Novice, 22. 1. 1845).



Slika 33: Članek v Wiener Zeitung o prvi poskusni vožnji čez pesniški viadukt (OŠ Bratov ..., 2008, str. 11)

Članek v Wiener Zeitung je opisoval prvo poskusno vožnjo preko dolgega viadukta pri Mariboru. Prva lokomotiva je odpeljala 2. maja 1846 iz Gradca proti jugu po lepi pesniški dolini skozi 33 klafter dolg predor pred koroškim klancem pri Mariboru. Zelo lep pogled na progo je s hriba sv. Urbana. Vožnja je bila v ugodnih vremenskih razmerah. Poskusno vožnjo je spremljala znatna množica ljudi. (Wiener Zeitung, 1846).

V čast Krajske dežele so na Dunaju novo izdelano lokomotivo poimenovali Weixelburg – Višnja Gora. Prav ta lokomotiva je opravila prvo vožnjo iz Gradca v Maribor. (Novice, 8. 10. 1845).

Prva vožnja od Gradca do Maribora je 1. septembra 1845 trajala le slabi dve uri, kljub postankom na osem milj dolgi poti. (Novice 19. 11. 1845).

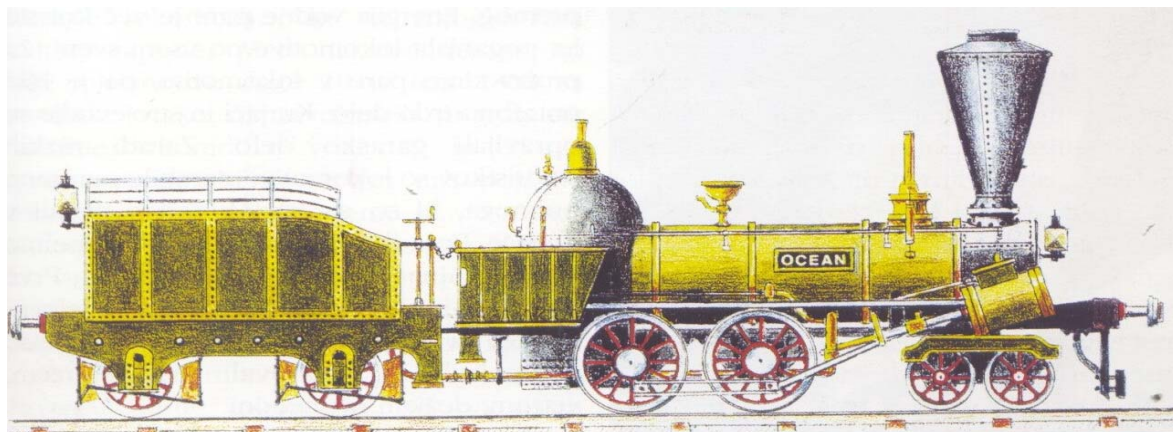
»Železno cesto od Gradca do Celja bojo boje odperli za blago 18. Velkitravna, za ljudi pa 1. Rožnicveta tega leta« (Novice, 29. 4. 1846), so bila predvidevanja dober mesec pred uradnim odprtjem.



Slika 34: Članek v Gratzter Zeitung (OŠ Bratov ..., 2008, str. 13)

V Gradcu so obširneje kot na Dunaju opisali poskusno vožnjo in pot od Gradca do Celja. Državna železnica z Dunaja preko Semmeringa pelje preko Gradca na južno Štajersko do Celja. Odprtje proge je bilo 2. maja 1846. Iz Gradca se vije preko dolino reke Mure, takoj za Šentiljem je krajši predor. Za njim sledita pesniški viadukt in predor na košaškem klancu. Sledi mesto Maribor. Železniška postaja je lepo arhitekturno grajena, stoji na levem bregu reke Drave. Most čez reko je poznan po globoki strugi pod njim. Ima dva kamnita stebra na sredi reke in dva ob obrežju reke. Konstrukcija je severnoameriška. Po prečkanju reke Drave se razprostira lep razgled na pogorje Pohorje. Ko železnica zapusti Pragersko, se približujejo trije predori: Črešnjevec, Križni vrh in Lipoglav. Za Poljčanami se razprostre pogled na široko Savinjsko dolino, v ozadju so vidne visoke Savinjske Alpe. Po prihodu v Celje so takoj vidne na hribu veličastne razvaline gradu. Prve vožnje do Celja se je udeležilo veliko število uglednih in znanih ljudi iz Gradca. Lokomotiva je bila okrašena s trakovi, rožami in zastavami. V prvem vagonu je igrala godba. Na postaji je bilo veliko transparentov. Za goste je bila v občinski hiši velika pojedina, kjer so slavili prvo potovanje z železnico. (Gratzer Zeitung, 6. 6. 1846).

Iz Celja so že dopisovali: *»Kjer so pred enim letom še zeleni travniki in cveteči verti bili, zdej kolodvor (Bahnhof) stoji, veličansko kot kakiga kneza poslopje, gre železnica (železna cesta), in hrumejo železni sloni, hlaponi (Lokomotiven) imenovani. Že več dni poskušajo te železne konje, kakor jih kmetje okoli Celja imenujejo.«* Imena lokomotiv, ki so bile že pripravljene, so Ocean, Grossglockner in Idria. Že 27. aprila 1846 je prvi nadzornik proge Ghega opravil prvo poskusno vožnjo iz Maribora v Celje in nazaj v dveh urah in 45 minutah. *»Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj; v Gradec nas bodo perhodnji mesec vozili«.* (Novice, 13. 5. 1846).



Slika 35: Lokomotiva »Ocean« pripravljena za vožnjo (Brilej, 1999, str. 91)

Ljubljanski kolodvor bodo začeli graditi julija 1847, upali so, da bo do zime pod streho. Bil naj bi kolodvor 2. razreda, velikosti 800 sežnjev. Stal bo blizu Molinove predilnice. Dokončanje železniške povezave do Ljubljane so pričakovali nekoliko prehitro, saj so obljubljali izgradnjo do jeseni leta 1848. (Novice, 21. 4. 1847).

Na železnici med Celjem in Ljubljano so delavci za malico med gradnjo železnice na dan dobivali 200 centov moke ter 25 centov sira. (Novice, 19. 5. 1847).

Priprave za gradnjo zidanega mostu v Zidanem Mostu so bile že v teku. Delavci so pripravljali kamenje za železniško postajo in za most čez Savinjo. Veliki problem je bila tesnoba trikotja na levem bregu med Savinjo, Savo in strmo goro. Za gradnjo kolodvora, ki ga bodo postavili tukaj, so razmere zelo neugodne. *»Tu ne bo ne ena ped ravnine prazna ostala«*. Kar je Zalog pod Ljubljano bil do sedaj za ladje, to bo v prihodnje Zidani Most, ker se bo blago, ki pride s Hrvaške po Savi, tukaj prelagalo na železnico. *»Po cesti od zidaniga mosta do Celja se voziti je prava pokora: ni zadosti, de je cesta od toliko vozov, ki za železnico kamnje zvažajo, vsa rupasta: so mostiči, kterih je več na ti cesti, vsi vratolomni. Na narnevarniših mestih manjka potrebnih rant, zatorej se skozi veliko nesreče tukaj godi. Ta neprilichnost za popotnike bo berž ko ne še letas mnoge strašila, v laške toplice (Tüfferer Bad) priti, ktere so od predlanjskiga leta za sprijetje velikiga števila gostov prilično in lepo priredjene. Od zidaniga mosta do teh toplic se da v eni uri prikolesati«*. Lastnik toplic bo s svojimi stroški dal zgraditi most čez Savinjo. Tako bodo toplice pridobile na svoji vrednosti in imenu. *»Kakor sedanje lice železne ceste od zidaniga mosta do Celja kaže, se letas še ne bomo po nji vozili«*. (Novice, 28. 7. 1847).

Jeseni leta 1848 se bo začela vožnja po železnici od Celja do Ljubljane in zato bo za pot hlaponov potrebnih veliko drv. Kdor hoče te drve prodati, naj ceno sporoči po pošti na Dunaj ali pa v Gradec do konca meseca januarja 1848. Pozimi sekana smrekova, jelova, bukova, hrastova ali jelševa polena morajo biti dolga od 30 do 36 palcev (dunajski palec je znašal 0, 316 metra). Skladiščili jih bodo na kolodvorih v Laškem, Zidanem Mostu, Zagorju, Litiji, Lazah in Ljubljani. Prejemali jih bodo v mesecih avgustu in septembru 1848. (Novice, 19. 1. 1848).

V začetku septembra leta 1849, so se vlaki na relaciji Celje–Ljubljana pogosto vozili, vendar uradne otvoritve za prevoz potnikov še ni bilo. V Novicah so 5. septembra 1849 objavili, da

bo uradna otvoritev 16. septembra na ljubljanskem kolodvoru s posvetitvijo in kasnejšo veselico. Pričakovali so, da bo na slovesno otvoritev morda prišel sam cesar. Parni vlaki oz. paravozovi, kot so jih takrat imenovali, naj bi vozil dvakrat na dan iz Ljubljane na Dunaj. Prvi vlak bi odpeljal zjutraj ob 8. 15 in pripeljal na Dunaj naslednje jutro ob 5. 15 uri. Drugi vlak pa naj bi odpeljal ob pol osmih zvečer in bi prišel na Dunaj ob pol šestih popoldan. Precej prej bi vlaki prispeli na Dunaj, če ne bi bilo toliko postajališč. (Novice, 5. 9. 1849).

Govorilo in pisalo se je v Novicah, da je skoraj zagotovo sklenjeno, da bo železnica iz Ljubljane v Trst peljala čez Ljubljansko barje. (Novice, 31. 7. 1850). Dela čez Barje in planoto Kras so bila to leto prestavljena, ker je bilo potrebno zaradi zahtevnosti terena podrobneje preiskati in raziskati za gradnjo železnice zahtevna področja. (Novice, 10. 4. 1850).

Kako pomemben dogodek je bil prihod železnice v Ljubljano govori članek, kjer je zapisano, da so se ljudje, da bi se kratkočasili, odpravili na vožnjo z vlakom. *»Binkoštno nedeljo popoldne ob dveh se je začela vožnja po železnici iz Ljubljane noter do Litije, od kodar se ob 8. zvečer spet voz nazaj v Ljubljano verne. O nedeljo in ponedeljik se je veliko Ljubljančanov za kratki čas po železnici peljalo. Vsako nedeljo in ponedeljik, ako bo vreme lepo, je tedaj priložnost dana, po železnici se kratkočasovat«.* (Novice, 22. 5. 1850).

Leta 1851 je bila objavljena novica, da se bo že tega leta začela gradnja železnice iz Siska do Zidanega Mostu, kar bi olajšalo kupčijo ogrskega žita v Trst in čez morje. (Novice, 5. 3. 1851). Ministrstvo je namenilo 3 milijone za izgradnjo železnice iz Zidanega Mostu do Zagreba, katere zidanje se bo kmalu začelo (Novice, 4. 6. 1851). Za železniško progo Zidani Most–Zagreb so predvidevali 6 postajališč: Podsused, Zaprešić, Brežice, Videm, Reichenburg in Sevnica. (Novice, 1. 12. 1852).

Celovški časopis je pisal, da se o prometnih zadevah burno razpravlja. Nekateri hočejo popravo vseh cest, drugi, da naj se naredi predor skozi Ljubelj, tretji želijo brodarstvo po Dravi, četrti pa železnico. Vse te zamisli so veliko predrage, samo železnica iz Brucka ali pa iz Maribora v Celovec bi najbolj prav prišla. *»...tedaj kliče večina: železnico, železnico nam napravite, scer zaostanemo v vsim!«.* (Novice, 14. 5. 1851).

Zaradi železnice bodo majhni in prav tako včasih pomembni kraji prešli v pozabo, drugi pa bodo postali slavni. Med tistimi, ki bodo postali pomembni, je tudi Borovnica, katero bodo potniki samo skozi okno še gledali. Tam se pripravlja most za železnico, katerega nobena

železnica na svetu nima. Dolg bo čez 200 sežnjev in od 19 do 21 sežnjev visok. Zidali bodo pravzaprav dva mosta, enega vrh drugega. Borovnico bodo potniki lahko tako gledali še samo z vrha mosta. Nekaj kilometrov naprej se pripravlja podoben most, ampak bo veliko krajši. Vseh delavcev od Žalostne Gore do Vrhnike je okoli 3000 in priti bodo morali še novi, če se bo želelo delo pravočasno končati. (Novice, 18. 6. 1851).



Slika 36: Borovnica v letu prispetja Južne železnice v Trst (zbirka Resnik, album 1, 2013)

Dunajsko vodstvo železnic je podalo razpis za izgradnjo železnice od Goric do Zgornjih Lešen. Dolžina znaša 2844 sežnjev. Za gradnjo država ponuja 1 milijon 416 804 goldinarje in 6 krajcarjev. Kogar bi gradnja zanimala, je moral poslati prošnjo na Dunaj do 1. decembra leta 1851. (Novice, 12. 11. 1851).

V Nabrežini na Krasu na morju delavci delajo pridno na železnici, ker je vreme tako lepo. 19. decembra se je na začasni železnici pripetila nesreča. Zaradi malomarnosti je eden vlak iztiril in do smrti povozil delavca Šimna Rusiana iz Cerov pri Gorici. (Novice, 24. 12. 1851).

»Klagenfurter Zeitung« so pisale, da je železnica po Koroškem dokončana in pravi: »Kjer bo hlapon na bregu Adrie ostal, bo tudi v kolodvor Celjovski peljal«. Tako je bilo razbrati, da se bo kot stranska železnica Južne železnice gradila proga proti Celovcu. (Novice, 31. 12. 1851).

V letu 1852 se je gradnja železnice nadaljevala, le kolodvora pri Nabrežini še niso začeli graditi. Cesarski inženirji so si prizadevali, da bi potok Brojince speljali do kolodvora, ker je voda za parno vleko prepotrebna, na Krasu pa je zelo primanjkuje. (Novice, 18. 2. 1852).

Iz Trsta se je pisalo, da bo železnica iz Ljubljane prispela v Trst leta 1858. (Novice, 3. 3. 1852). Septembra 1852 se je pojavil zapis, da cesar pričakuje, da bo železnica do Trsta zgrajena že leta 1855 (Novice, 22. 9. 1852). Z Dunaja se je izvedelo, da bodo stroški gradnje železnice po Krasu ocenjeni na 2 milijona, začetek del bo v letu 1852. (Novice, 17. 4. 1852). V letu 1852 so že gradili viadukt Borovnica, ki naj bi bil dolg 220 sežnjev, visok 20 sežnjev in bo čudež človeške umetnosti. (Novice, 12. 5. 1852).

Železnica bo potekala iz Ljubljane nad Vičem do Škandra, od tam pa do Žalostne Gore po močvirnatem terenu. Močvirje od Škandra do Srednje ali Notranje Gorice so že dobro utrdili, od Gorice do Žalostne Gore je močvirje brez dna. Na obeh straneh železniške trase kopljejo po dva ali tri sežnje široke in nekaj sežnjev globoke jarke, ki jih zasipavajo s kamenjem. Ta postopek ponavljajo tako dolgo, da se pogrezne do trde osnove. (Novice, 15. 5. 1852).

Na vseh železnicah se bo v prihodnje za razsvetljavo uporabljalo olje iz premoga (Steinkohlenöl). (Novice, 22. 5. 1852).

Nadvojvoda Janez si je v mesecu juniju 1852 ogledoval dela na železnici od Trsta do Nabrežine in pohvalil gradnjo. Nazaj se je proti Trstu odpravil peš na peturno pot. (Novice, 23. 6. 1852).

Velike težave so imeli delavci na železnici z izgradnjo cest, ki naj bi bile izpeljane proti železnici in železniškim postajam. Potrebno je bilo graditi nove ceste v Idriji, Logatcu, v Poljanski in Žirovski dolini, Novem mestu, Sevnici, Trebnjem, Mokronogu. (Novice, 23. 10. 1852).

Proti koncu leta 1852 je avtor Miroslav v Novicah (13. 11. 1852) objavil pesem Pesem od železne ceste po Notranjskim. V njej se je spraševal, kaj bo prinesla železnica in kakšne bodo posledice njene izgradnje. Ugotavljal je, da bo izginilo prevoznništvo, gostilne ob cestah, slabe čase pa je napovedal tudi cestnim beračem. Kmete je pozival, da naj se poprimejo kmečkega dela, da ga za pridne roke nikoli ne zmanjka.

Pesem od železne ceste po Notranjskim

Železnica pride

Kaj pride pa ž njo?

Al blagor al lakot,

Sam Bog ve kaj bo!

Omolknula bosta

Ves »holt« in ves »hi« -

Blago po železi

Le memo derči!

Marskaj obernila

Železna bo pot,

Bič skrila jermenov

Za duri bo v kot.

Prek ceste ne bo več

Tolk pivnic kot zdaj,

Ker vince peljajo

Se bo – le naprej!

Vsa druga bo pela,

Marskaj bo drugač,

Perutnice stisnul

Bo cestni bahač!

Dozdaj kdor razsajal,

Kdor pluga se bal,

Bo trebuh svoj zvezal,

Ternjole le bral!

Dozdaj kdor vozaril,

Postopal in pil,

Bo suh kakor terta,

Le solze točil!

Hajd, bratje, na njive,

Kamnito polje!

Dovolj bo tam dela

Za pridne roke.

Železnica pridi!

Kaj bi se te bal?

Na polji bom srečo

Bom blagor iskal.

Bom junce, bom vole,

Bom kravce redil,

V kratkim nemara

Sam svojega pil!

Brez truda in žula

Življenje ne bo,-

Al zemlja plačuje

Z dobrotno roko!

Članek poudarja potrebo po izgradnji železnice do Trsta, kajti blago se že vozi iz Hamburga na Dunaj, ker od Hamburga pelje železnica do Ljubljane in na Ogrsko. Zato trgovci z nestrpnostjo pričakujejo začetek gradnje na 17 različnih mestih, kar bo prineslo blagostanje Trstu. (Novice, 2. 4. 1853).

V Trstu so začeli podirati hiše in poslovne objekte, ker morajo izprazniti prostor za gradnjo železniškega kolodvora. (Novice, 1. 6. 1853).

Dela na odseku od Borovnice, Vrhnike in Logatca so bila v polnem teku. Največ dela je seveda na borovniškem viaduktu in pri Raskovcu. 18 stebrov velikega viadukta pri Borovnici je zgrajenih od višine 2 do 3 sežnje, devetnajsti je visok že 6 sežnjev. Drugi most v Jelenovi dolini bo imel 10 stebrov, dviga se že dva sežnja nad zemljo. Najvišje grajen je bil trenutno most pri Raskovcu nad Vrhniko, osem obokov bo kmalu dobilo končno podobo (Novice, 13. 7. 1853). Viadukt pred Borovnico je dobil v spodnjem delu stebrišč popolno podobo. Gradnjo nadaljujejo z opekami, ki oblikujejo oboke. Med oboki gradijo tudi stebre za višje nadstropje, na katerih bodo ponovno oboki iz opeke. (Novice, 27. 5. 1854).

Železničarski inženirji so na terenu preučevali možnosti povezave dežele Štajerske in Koroške. Za najbolj primerno traso naj bi železnica vodila iz Celja proti Zalogu, Velenju,

skozi Hudo luknjo do Slovenj Gradca, ob reki Mislinji do Drave in od tu na Koroško. (Novice, 10. 9. 1853).

Iz Postojne so poročali, da se kljub temu, da naj bi se železnica iz Ljubljane v Trst zelo hitro gradila, o delih pri Planini ni ne duha ne sluha na razdalji 4 milje daleč. (Novice, 29. 10. 1853).

Hrvaška železnica od Zidanega Mostu do Zagreba naj bi bila dodelana v 18 mesecih, ker se bodo obstoječim delavcem pridružili tudi delavci, ki so gradili železnico na Semmeringu. (Novice, 2. 11. 1853).

Iz Celovca so sporočili, da imajo za gradnjo železnice s Koroške na Štajersko pripravljene dve trasi. Ena možnost je iz Celovca v Maribor, druga pa iz Celovca do Celja. (Novice, 25. 1. 1854).

Železnica po Krasu je v letu 1854 zelo napredovala. Po govoricah naj bi bila končana konec oktobra 1855. (Novice, 25. 3. 1854).

Velika sreča se je nasmehnila Celju, ki bo železniško križišče iz posavskih, podravske in spodnje donavske dežele. Celje je namreč v zadnjih letih na obrtniškem področju precej napredovalo. V Štorah, komaj pol ure od Celja, je zrasla tovarna, ki na dan sežge 200 centov oglja. Zelo dobro posluje tudi tovarna v Št. Pavlu (Prebold), oljarna blizu Zidanega Mostu, steklarna v Libojah. Premog se koplje povsod, lesa je pa tudi še dovolj. Kdo pa potrebuje več kurjave kot železarne na Koroškem in od kod naj dobivajo cenejšo kurjavo kot iz celjske okolice? Svoje obrtniške izdelke morajo prodajati na Turško ali v Azijo, ne pa v Nemčijo, kjer stoji tovarna pri tovarni. Kar se tiče mariborske okolice, nima velikih tovarn, razen nekaj steklarn na Pohorju. (Novice, 6. 9. 1856).

V Gradcu so pisali, da bo Štajerska povezana z železnicami na več strani. Franc-Jožefova železnica bo odprla poti v vzhodne dežele, kjer imajo obilo pridelkov, revne pa so z obrtnimi izdelki, ki jih moramo pošiljati iz naših dežel. Koroška železnica nas bo povezala s Tirolsko, druga čez Beljak na italijansko. Kako imenitna pa je železnica čez Ljubljano v Trst, pa je samo po sebi umevno kot beli dan. (Novice, 22. 11. 1856).

V mesecu avgustu 1857 je bil objavljen članek, da je železnica, ki povezuje glavno mesto Dunaj s Trstom, ki mu bo omogočalo veliko kupčij, dodelana. V časniku »Presse« je rojak P. K. objavil podrobnejši opis poti. (Novice, 12. 8. 1857).

4. 1. 2 Promet po železnici

Za cesarske železnice so predvidevali v letu 1844 porabo 221 514 centov železa. Potrebovali ga bodo največ za tirnice, podloge, zagozde in žeblice. Železo bodo odkupovali le iz cesarskih dežel. (Novice, 16. 8. 1843).

Trasa železnice od Zidanega Mostu do Ljubljane je merila dobrih 8 milj. Namenili so ji 2 382 500 goldinarjev. Dokončana bi morala biti do avgusta leta 1847. (Novice, 16. 7. 1845).

Na železnici od Celja do Ljubljane bodo vsako leto potrebovali 2500 sežnjev drv. »*Kmetje sadite, sadite drevesa!*«. (Novice, 29. 10. 1845).

Leta 1845 se je od Mürzzuschlaga do Gradca prepeljalo 296 935 odraslih in 6 190 otrok. Vožnja jih je stala skupaj 23 2350 goldinarjev. Prepeljali so tudi 688 560 centov blaga, s tem prevozom pa so zaslužili 113 042 goldinarjev. (Novice, 21. 1. 1846). S prevozom blaga so tako zaslužili petkrat več kot pa s potniškim prometom.

Na vseh štirih cesarskih železnicah se je v mesecu aprilu 1852 peljalo 22 376 oseb in 2 milijona 20 240 centov blaga. Zaslužek je znašal 965 010 florintov. (Novice, 22. 5. 1852). Podoben je bil zaslužek cesarskih železnic tudi meseca oktobra 1852, 997 009 florintov. (Novice, 20. 11. 1852). Cesarske železnice so v mesecu januarju 1853 zaslužile 830 639 florintov, prepeljale 160 168 ljudi in 1 920 841 centov blaga. (Novice, 22. 1. 1853). V mesecu marcu 1853 je bilo prepeljanih 198 927 oseb, 1 919 879 centov blaga, kar je znašalo 869 966 florintov zaslužka. (Novice, 30. 4. 1853). Meseca maja 1853 se je po cesarskih železnicah peljalo 265 549 ljudi in 1 988 634 centov blaga. Zaslužek je znašal 960 462 florintov. (Novice, 13. 8. 1853).

Državno ministrstvo je odobrilo za železnice na Hrvaškem 400 000 florintov, ravno toliko tudi za začetek gradnje železnice od Zidanega Mostu do Reichenburga (Brestanice). (Novice, 16. 6. 1852).

V drugi polovici leta 1852 je bil objavljen podatek, da je pri gradnji železnice Dunaj–Trst zaposlenih na gori Semmering 6153 ljudi z 285 vozovi, med Ljubljano in Logatcem 5306 s 343 vozovi, med Trstom in Nabrežino 2945 delavcev in 46 vozov, na tržaškem kolodvoru 1473 ljudi in 23 vozov, skupaj torej 15 841 ljudi in 697 vozov. Na dunajsko-ogrski železnici

je bilo zaposlenih 1763 delavcev in 126 vozov. V Galiciji je delalo 3825 ljudi in 239 vozov. Na Češkem je bilo zaposlenih 65 delavcev. V tem letu je bilo torej skupaj na železnicah zaposlenih 21 494 ljudi, ki je uporabljalo 1062 vozov. V primerjavi s prejšnjim letom se je število delavcev zmanjšalo na Semmeringu, zelo pa povečalo na Kranjskem in Tržaškem. (Novice, 21. 7. 1852).

Predvideni stroški za gradnjo železnice od Zidanega Mostu do Reichenberga so 1 milijon 758 588 florintov in 53 krajcarjev. Dražba je razpisana v dunajskem uradnem časniku. (Novice, 1. 12. 1852).

Železnica od Logatca do Ivanjega sela z osmimi čuvajnicami se bo začela graditi spomladi 1853. Predvideni stroški bodo znašali blizu 560 000 florintov. (Novice, 22. 1. 1853).

Cesarsko višje vodstvo železniških stavb je za zidanje stavb na postaji v Postojni razpisalo, da naj pošljejo pisne ponudbe do 22. februarja 1855 tisti, ki bi bili zainteresirani prevzeti zidavo. Predvideni stroški bodo znašali 99 871 florintov in 57 krajcarjev. Kdor bo ponudil najnižjo ceno, ta bo izbran. Ponudbe morajo biti poslane na Dunaj na k. k. Central – Direktion für Eisenbahnbauten. Zidava se mora začeti meseca septembra leta 1856, dokončana mora biti do avgusta leta 1857. (Novice, 7. 2. 1855).

V eni izmed številčk časopisa je šlo za opis dela poti od Ljubljane do šestih zaporednih predorov še pred koncem poti v Trstu. Kar se tiče veličastnosti in dohodkov, bo železnica od Ljubljane do Trsta celo presegala tisto čez goro Semmering. Dolga je čez 19 milj. Ko zapusti ljubljanski kolodvor, seka Latermanov drevored, se nadaljuje mimo Goric čez ovinek po močvirju ter prispe do kraja Borovnica, kjer je železniška postaja. Močvirje po dolžini obsega približno 1000 sežnjev. Tukaj je bilo najtežje premagati naravne ovire, postaviti je bilo treba tudi dva mosta čez Ljubljanico po ameriškem načinu. Borovniški most je najimenojše delo na celotni železnici, lahko bi ga šteli za najimenojšega v cesarstvu in v Evropi. *»Ta most, sta prav za prav dva mosta eden nad drugim, je 265 sežnjev dolg in skoraj 20 sežnjev visok. Vsak obok spodnjega mosta je 8, zgornjega skoraj 8½ sežnjev širok«*. Od viadukta naprej gre železnica skozi gozdove nekdanje bistriške graščine. Ko prečka tržaško veliko cesto, doseže logaško planoto in logaški kolodvor. Skozi gozdove nadaljuje do železniškega postajališča v Rakeku, kjer ji je bilo treba na veliko krajih vsekati pot med skalami. V Postojni in Šempetru doseže najvišjo točko, tukaj se odpre pogled na pivško dolino, goro Nanos in planoto Hrušico. Na drugo stran Postojne se začne suhi razkopani Kras, kjer gre železnica mimo cesarske kobilarne v Prestranku do Šempetra, kjer je postajališče in od koder se odcepi cesta za Reko.

Ob skalnatih in pustih gričih nad Kalom in Ravnami pelje železnica v razdalji ene milje skozi šest predorov ali tunelov. Prvi predor nad Košano (označen s številko VI) je dolg 264 sežnjev, pod Cepinom (številka V) 163 sežnjev, tretji pri Vujah (številka IV) 143 sežnjev, pred gornjimi Ležecami (številka III) 182 sežnjev, peti (številka II) 272 sežnjev in nad Vremom (številka I) 228 sežnjev. (Novice, 12. 8. 1857).

4. 1. 3 Zanimivi dogodki

Mnogo ljudi na začetku sploh ni imelo jasne predstave, kaj je železnica. Zato so jih v Novicah poskusili s tem čim bolj seznaniti. *»Sa tiste, kateri fhe nizh kaj od nje ne vedo, ki je nifo vidili, tudi fe ne po nji vosili. Ja ljubi moji! fvet je she poln shelesnih zeft; prashajte le tiftih, ki jih je dofti med vami, ki so fe po nji vosili; tode v nafhi kranjski desheli, tudi v Shtajerskim in Korofhkim je fhe ni shelesne zefte; upamo pa, de jo bodo v kratkim naredili«*. Prvič so se pojavili tudi slovenski izrazi v povezavi z železnico. Tirnice imenuje avtor (Bleiweis) *shelesni kolovos* ali *shelesni kolefnik*, lokomotivo imenuje *hlapon*. *»Hlapon ima perpravno narejeno pezhizo sa kurjavo, in kotel, v kterim je voda. Kuri fe vezh del le s premogam (Steinkohlen), pa tudi s dervmi, kakor fe te rezhi loshje in zenejfh i v kraju dobivajo. Na pervim vosu, namrezh na hlaponu ni nizh vezh ljudi, kakor kar jih je sa kurjavo in sa fšreshbo vosa potreba. Taka voshnja s vosovami na hlapon perpetimi vkup naj bo vosovlak (Train) imenovana«*. Sledi še opis razširjenosti železnic na ameriški celini in v Angliji. (Novice, 27. 9. 1843).

Wiener Zeitung je zapisal, da je na otvoritveno vožnjo na železnici med Dunajem in Prago (20. avgusta 1845), dolgo 40 milj, za katero so potrebovali 15 ur in pol, prišlo tudi precej gospode. Prisotni so bili nadvojvoda Franz Karl, nadvojvoda Jožef, ogrski palatin in njegov sin nadvojvoda Štefan, poglavarja češke dežele. Po opravljeni vožnji so priredili še precej veselice, nadvojvoda Stephan pa naj bi se tudi kar dobro odrezal v uporabi češkega jezika. (Novice, 24. 9. 1845).

Članek opisuje cestno povezavo med Celjem in Vojnikom, ki je zaradi izgradnje železnice postala manj obljudena. Izginilo je veliko popotnikov. To je predstavljalo precejšnjo škodo gostilničarjem. *»Pešnimu popotniku, ki si je mogel popred za posebno čast šteti, ako je domačih kdo v gostivnici s njim kaj pregovoril, se gostivniki zdaj od deleč priklanajo in odkrivajo, berž ko ga vidijo, de se hiši približuje. Ko stopi v hišo, mu vse oblačilo od glave do*

pet začnejo čistiti in snažiti. Hišni hlapec, poprej živa podoba oholih Maggiordomov nekdanjih časov, zdaj ves ponižen z vozno mazilnico (Schmeerkübel) pri hlevu pripravljen stoji, in ti še po sili voz namaže, ako je ravno šele pred nekimi urami namazan bil. Konjam zvesto noge pregleduje, če se še podkove dobro deržijo; ako se majajo, jih kmali priterdi». (Novice, 11. 8. 1847).

Ljubljanci so že nestrpno pričakovali dokončanje železnice. Avtor se je zavzel tudi za uporabo slovenske besede za novo tehnično pridobitev v naših krajih. *»V gledišu pervikrat po veliko veliko letih slovenska vesela igra – v kolodvoru železnice pa veselica delavcov, ki so vnanje zidovje poglavitniga pohišstva dokončali. Pa kaj nam pomaga, de bo kolodvor Ljubljanski (Bahnhof) že letas dokončan – kjer je še v Zalogu toliko dela, še več pa med gorami poleg zidaniga mosta! Še prihodnje leto je mende ne bomo imeli železnice do Ljubljane; do tistihmal bojo vunder naši priserčni Ljubljančanje šli na železnico – ne pa, kakor zdej sploh pravijo – na ajzenpon!!!«.* (Novice, 12. 7. 1848).

Da je vožnja z vlakom postala takoj zanimiva za vse sloje, od gospode, delavcev do kmetov, so v novicah poročali že konec septembra 1849. Posebej so izpostavili, da je sam nadvojvoda Albreht dal posebno pohvalo, saj je bil izredno zadovoljen s celotno vožnjo in slovesnim sprejemom v Ljubljani. Cena prevoza z vlakom je bila res nizka in že v tem prvem mesecu je nova železnica prepeljala veliko ljudi, še več pa tovara. Na svoj račun so prišli tudi krčmarji blizu železniški h postaj, saj so gostje radi posedali pri njih, ker so bili povsod prijazno postreženi. Ker pa je vodstvo ljubljanske železnice vse informacije za potnike objavljalo le v nemškem jeziku, so v Novicah obljubili, da bodo za vse, ki ne razumejo nemškega jezika, kmalu objavili cenik in vozni red za relacijo Celje – Ljubljana v slovenskem jeziku. Cesar na slovesno otvoritev železnice v Ljubljano ni prišel, so pa pričakovali, da bo v začetku oktobra leta 1849 vseeno šel skozi Ljubljano, saj naj bi takrat šel v Trst položiti temeljni kamen za železniško postajo. (Novice, 26. 9. 1849).

Kako popularna je postala železnica že po prvem letu, nam govorijo novice o vožnji po železnici za kratek čas. Po govoricah sodeč se bodo celo poletje ob nedeljah in praznikih Ljubljanci lahko vozili po železnici v bližnje kraje. To bo zelo všeč tistim, ki se radi vozijo po železnici. Še posebej pa bodo prišli na račun krčmarji krajev, kamor se bodo popotniki namenili. (Novice, 10. 4. 1850). Binkoštno nedeljo popoldne se je ob dveh začela vožnja po železnici iz Ljubljane do Litije, od koder so se vrnil v Ljubljano ob osmih zvečer. Ob

nedeljah in ponedeljkih se je veliko Ljubljancev peljalo za kratek čas po železnici. (Novice, 22. 5. 1850).

V več nadaljevanjih je v Novicah opisano potovanje po železnici po Gorenjskem in Štajerskem. V septembru 1850 se je skupina popotnikov odpravila po železnici od Ljubljane do Celja, da bi obiskali stare prijatelje na Štajerskem. V Trbovljah so naleteli na zaključno spraševanje v šoli. Temu dogodku so bili prisotni tudi župan in njegovi svetovalci. Ustno preverjanje znanja je bilo v slovenščini, pisali pa so tudi v nemščini. Katehet je na koncu razdelil 40 najboljšim učencem in učenkam slovenske knjige. Naslednji dan so se odpravili proti Celju. Tamkajšnji opat Vodušek jim je omogočil srečanje z lavantinskim škofom Slomškom, ki se je takrat ravno nahajal v Celju. Povprašali so ga o položaju slovenščine, saj so škofa nekateri imeli za panslavista, drugi pa za tajivca slovenščine. Rodoljub Slomšek gre neustrašno svojo pot in v svojih delih izkazuje ljubezen do svojega naroda. (Novice, 25. 9. 1850).

Ko se je vojskovodja Radecky proti koncu leta 1850 peljal iz Dunaja proti Italiji, bi se skoraj pripetila nesreča. Blizu vasi Tremerje pri Celju je nasproti hlaponu pritekel železniški čuvaj in mahal s klobukom. Vlakovodja je pravočasno zaustavil vlak. Počena je bila tirnica, ki so jo uspeli zamenjati v štirih minutah. Radecky je čuvaju za skrb in zahvalo podaril 25 goldinarjev v srebru. Pot so nemudoma nadaljevali. (Novice, 1. 1. 1851).

Zadnjo sredo v novembru 1851, le pol ure preden je prišel vlak iz Ljubljane v Celje, se je ob pol enajstih dopoldne zaradi teže snega zrušila streha kolodvora. Več vlakov je bilo huje poškodovanih, k sreči pa ni bilo nikogar od potnikov na postajališču. (Novice, 3. 12. 1851).

Delavci so v letu 1852 pokradli precej orodja in železnih tirnic. Kmetje so bili neprevidni in so po dobri ceni odkupili orodje od njih, vendar jih je policija uspela izslediti in so imeli zaradi tega veliko težav. Precej težav so imeli policisti z delavci, ki niso imeli potnih listov in s tistimi, ki povzročajo nemir, se pretepajo. (Novice, 18. 2. 1852).

Opisan je dogodek, ko železniški delavci pogosto povzročajo nevšečnosti. Neki italijanski delavec je v krčmi do smrti zabodel sodelavca. (Novice, 11. 9. 1852).

Dr. Hlubeka je vlada na Dunaju pooblastila, da mora zasaditi na Štajerskem in Kranjskem na kolodvorih in postajah drevorede. V ta namen se je mudil v Ljubljani pri Ljubljanski kmetijski družbi, ki mu bo pripravila murvina drevesa in topole. Družbo je tudi naprosil, da naj mu priskrbi dovoljenja lastnikov zemljišč. (Novice, 11. 9. 1852).

Gradnjo železnice so izkoriščali tudi za pritiske na oblast, da bi izboljšali infrastrukturo. Tako so v Postojni želeli izgradnjo bolnišnice. Pisali so, da so se začela dela na železnici iz Logatca proti Postojni in za takšno število delavcev je potrebno imeti bolnišnico. Naveden je tudi primer žene delavca pri Borovnici, ki je zbolela in so jo morali peljati v Ljubljano in nato v rodno Gorico. »*Npravite bolnišnico! Npravite jo, boljši danes ko juter! Že – sila kola lomi!*«. (Novice, 13. 11. 1852, 27. 11. 1852).

Za razžalitev javnih uslužbencev na železnici je bilo za besedno žalitev zagroženo od 3 dni do 1 meseca zapora, za žalitev z dejanji pa od 1 do 6 mesecev. (Novice, 11. 12. 1852).

29. aprila 1853 se je cesar Franc Jožef že poskusno peljal po novi železnici čez Semmering. Vožnja je od kolodvora v Gloggnitzu do postaje v Bayerbachu trajala 12 minut. (Novice, 7. 5. 1853).

V letu 1853 je cesarsko ministrstvo ukazalo, da morajo na železniških postajah stati table, ki informirajo potujoče o prihodu, odhodu in postanku vlaka. (Novice, 18. 6. 1853).

Cesarsko ministrstvo je v drugi polovici leta 1853 izdalo nova navodila za vožnjo ljudi in blaga po železnici. Najpomembnejše novo pravilo je, da lahko potnik zamenja karto, ki je iz različnih razlogov ni uporabil, za drugo in mu karta tako ne propade. (Novice, 10. 9. 1853).

Tržaški časopis *Triestische Zeitung* je pisal, da je avstrijska vlada poslala svojega oglednika tudi na ljubljansko barje, da bi raziskal, kje bo stal velik objekt, v katerem bodo pripravljali šoto za kurjavo parnih lokomotiv. (Novice, 28. 6. 1856).

Gospod Jožef Blaznik je izdal zemljevid železnice med Ljubljano in Trstom v nemškem jeziku. Izrisan je tudi veličasten zidani most pri Borovnici, označeni so tudi predori in železniška postajališča. Zemljevid je posvečen deželnemu poglavarju grofu Chorinskemu. Cena zemljevida je 1 florint. (Novice, 6. 12. 1856).

Poskusna vožnja po ljubljansko-tržaški železnici naj bi se zgodila 15. maja 1857. (Novice, 4. 4. 1857).

Pojavljale so se govorice, da se bo vožnja po železnici proti Trstu prestavila na poznejši čas, vendar jih je demantiral tržaški časnik. Vsak dan naj bi vlaki potovali trikrat na Dunaj in v Trst. Hitri vlak bo vsak dan ob 11. uri ponoči zapustil Trst in prišel na Dunaj med 4. in 5. uro popoldan. Z Dunaja bo začetek vožnje ob 6. uri zjutraj in prihod v Trst ob 10. uri zvečer. Navadni jutranji potniški vlak bo iz Trsta krenil 40 minut po 6. uri, drugo jutro bi naj bil na

Dunaju ob 6. uri, z Dunaja bo odhod 30 minut po 5. uri, v Trstu ga bodo pričakali ob 6. uri. Navadni večerni potniški vlak bo ob 6. uri zvečer zapustil Trst, na Dunaju bo naslednji dan med 4. in 5. uro popoldan. Z Dunaja bo odšel zvečer 40 minut po 8. uri, v Trstu bo ob 6. uri zvečer. (Novice, 15. 7. 1857).

»Kako čudno je človeku pri sercu, kateri se skozi te iz velicega rezanega kamna obočene predore derdra in kakor bi trenil, v kratkih dobah na desni Uremšico, na levi pa prijazno dolino zagleda, po kateri Reka teče, in zopet v tamni predor pride«. Za gornjimi Ležecami je opaziti veliko zajetje vode, od koder je ta speljana po železnih ceveh do postaj v Divači, Sežani in Proseku. Od Sežane proti Orleku in Proseku je do Nabrežine najbolj pust odsek poti. Iz Nabrežine bo stekla italijanska železnica. Pot se nadaljuje čez dolgi most, ki je sezidan iz belega apnenca, skozi predor na hrbtu hriba se odpre prekrasen pogled. »Oči zagledajo pred sabo široko sinje jadransko morje, na levi beloteržaško mesto z njegovimi barkami in za mestom zadej gorice in gore istrijske, zalive Mil (Muggia) in Kobra in Salvonske temena, na desni pa široko in rodovitno friulsko planjavo«. Spodaj, skoraj ob morju stoji veličastno zajetje vodotoka, ki daje nabrežinski in tržaški železniški postaji, pa tudi Trstu potrebno vodo. Železnica se tukaj spušča ob vinogradih in oljčnih nasadih mimo grinjanske postaje, kjer v bližini nadvojvoda Maksimiljan gradi grad Miramare. Čez most pri Št. Jerneju (Barkoli) nadaljuje železnica skozi predor ob morju do velikega in obširnega tržaškega kolodvora. (Novice, 12. 8. 1857).



Slika 37: Spominski »thaler« ob otvoritvi proge Dunaj–Trst (Društvo ljubiteljev ..., 2013)

4. 1. 4 Posledice gradnje železnice

Po železnici bo začelo prihajati boljše in cenejše vino z Avstrijskega. *»Gotovo je, de bo železna cesta vse vinorejce močno v rebra dregnila.«* Vinogradniki v okolici Celja bodo morali poskrbeti za primerno kvaliteto, če se bodo želeli postavljati ob bok uvoženim vinom. Tisti, ki imajo vinograde na neprimernih legah, bodo morali to dejavnost opustiti. *»Bog daj! de bi se ti naši vinorejci po tem tako dobro počutili, ko se zdaj Lavodolci (prebivalci Labotske doline) pri hrušovcu in jabelčniku počutijo!«.* (Novice, 8. 9. 1847).

Iz Devinske županije na Krasu so pisali, da se je povečalo število delavcev na železnici v Nabrežini in da je to povzročilo rast cen, še posebej vina. Za bokal vina je bilo treba odšteti 24 krajcarjev, za pšenično moko srednje kvalitete pa 6 ali 7 krajcarjev za funt. (Novice, 18. 2. 1852).

Avtor članka opozarja kmete na težke začetke ponovnega dela na kmetijah, potem ko bodo izgubili službe povezane s prevozništvom in delom ob železnici. Začetna dela bodo težka, vendar bo na boljše obdelani njivi obilnejši pridelek, na košenicah ali travnikih bo več sena ali otave, če se izseka grmovje ali pobere kamenje in pognoji. *»Res težko je, kmetovavce spreobniti, ker se le preradi derže starega kopita, al obupati vendar ne smemo.«.* (Novice, 10. 10. 1857).

»Pred ko bo 6 let minulo, bodo hlaponi po Krasu bobneli, bo Ljubljano – Teržaška cesta v zasluženem miru se spočila.«. Pisec Miroslav opozarja kmete, da jim bo potem trda predla. Težko bodo preživeli, kajti prevoznikov je vedno več, cena prevozov čedalje nižja, vedno več je pivnic, več pijancev, cena vina pa čedalje višje. Kmetje naj bi bili sami krivi za takšno stanje, kajti preveč se jih ukvarja s prevozništvom, namesto da bi jih iskali ponudniki prevozov, se ti ponujajo sami in zato nizke cene. Namesto dvakrat naj bi prevoznišтво opravljali le enkrat tedensko, manj bi bilo pijančevanja, več bi se morali posvečati družinam in kmetovanju. Kaj bodo kmetje počeli, ko bo prišel vlak v naše kraje? Ne bo imel več živine, malo sena, še manj žita, nič denarja. Senožeti in njive so zadnji njegov up. Prepozno se bo lotil dela s plugom in motiko, zato bo nastopila lakota, za kozarec vina ne bo denarja. Zato naj kmetje čim prej zapustijo cesto kot prevozniki, naj gnojijo zemljišča, čistijo senožeti, izkopavajo kamenje, redijo živino, *»ker sicer bo tolikanj glada, joka in stoka, da bo solz več kakor dežja.«.* (Novice, 14. 4. 1852).

V članku je objavljena bojazen dolenjskih kmetov, da bodo ob izgradnji železnice od Zidanega Mostu do Zagreba ostali brez dela. *»Kaj bo, železnico od Zidanega mosta proti Zagrebu bojo vendarle gotovo napravili; naš zaslužek na Savi, pa tudi po cestah pojde rakom žvižgat«.* (Novice, 30. 4. 1853).

Tudi kmetje z Vrhnškega so se bali za preživetje, ko bo dograjena železnica. Ko se ne bodo več ukvarjali s prevozništvom, bodo redili več živine in jo prodajali po železnici. (Novice, 13. 7. 1853).

Železnica med Ljubljano in Trstom naj bi bila kmalu odprta. *»Začasni kolodvor ali »panof« v Terstu, prav lično izdelan, že čaka hlaponov ali »lukamatijev« iz Ljubljane, in veliki magazini za blago se eden za drugim vzdigujejo od tal«.* Vodstvo cesarske Južne železnice je razpisalo, da se bo potrebovalo mnogo mizarskih, tesarskih, sodarskih, kolarskih, kleparskih in zvonarskih del, decimalnih tehtnic, predmetov za gasilsko službo. Zainteresirani morajo pisno ponudbo na Dunaj oddati vodstvu železnice. Vloge se lahko oddajo v Gradcu, Ljubljani ali Trstu. (Novice, 11. 4. 1857).

Ponekod so kmetje na košenicah in travnikih kopali pesek za železnico. Za to so prejeli le nekaj krajcarjev, vendar s tem uničili rodovitne površine. Sadje se v okolici Pivke in v Loški dolini redko dobi. Mladega drevja je malo, pa še tega ponekod hudobneži pokončujejo. Ponekod so župani zapovedali saditi mlado drevje ženinom ob ženitvi. (Novice, 10. 10. 1857).

V članku *»Kaj početi, ko bo zavoljo železnice na Notranjskem v več krajih malo zaslužka z vožnjo, s posebnim ozirom na Planinski, Postojnski, Senožeški in Bistriški okraj, pa tudi nekaj od Loške doline«*, avtor skuša kmete zainteresirati za kmečka dela. Po dograditvi železnice Dunaj–Trst naj kmalu ne bi bilo več duha ne sluha o prevoznikih med Ljubljano in Trstom. Z vožnjo in delom na železnici so dale železnice velik zaslužek, če so ljudje znali zasluženi krajcar prav obrniti. Sicer pa je potrebno začeti obdelovati zemljo, saditi drevje, sadno, gozdno in murve. *»Planinčan in Ložan utegne reči: Imamo slabe grunte, malo senožet, in voda nam jako škoduje; za sadje pri nas ni pravi kraj; zraven pa červ veliko pokonča, tako da imamo večidel slabe letine! Pivčan, Senožečan bo rekel: Naši kraji so pust; le malo imamo njiv in še manj senožet; pri nas je vse kamnito in ne more dosti rasti. Burja sadju škodo dela; zavoljo burje bi tudi murve ne rastle, kmali bi jih mraz pokončal. Sadja pa tudi nimamo kam saditi, in kar ga imamo, ga drugi pokradejo. Sploh rečemo, da govoriti je lahko, al storiti je težko«.* (Novice, 10. 10. 1857).

Potrebno je prepričati slabe gospodarje, da zemlja povrne trud, še posebej pa je pomemben zgled. Vsi graščaki in premožnejši kmetovalci, ki imajo več denarja, bi morali kvalitetnejše obdelovati svoje imetje. Pivčani in Ložani so nekoč v gozdu delali doge, tesali trame, iz gozda vozili jelove in bukove trame. Ženske so obdelovale polja, gospodar je sodeloval le pri oranju in košnji ali pa zato pridobil tuje ljudi. Zadolženost nekaterih je tako velika, da so prišli na boben. Živino preveč obremenjujejo v gozdu in na cesti, da se marsikatero živinče raztegne. *»Če marsikter gospodar tudi v gozdu ne gre, doma vendar le nič ne dela; pri ognju sedi, posebno pozimi, ali pa okoli hiše postopa, tobak pije in roke križem derži. Da bi pa le en kamen spred vrat odnesel in ga v pripraven kraj djal, tega pa ne!«*. (Novice, 10. 10. 1857).

Gozd je marsikje na Krasu tako izčrpan, da ni več kaj sekati, zato se od njega ne bo dalo živeti. Na Premu je bilo na pobudo duhovnika zasajenega ogromno sadnega drevja, ki danes kmetom daje odličen zaslužek. Sajenje drevja je praktično tudi zaradi omejevanja burje, vendar se ne sme saditi tam, kjer je burja prehuda. Sajenje drevja je potrebno vcepiti mladim ljudem. Zelo malo šol na Kranjskem ima sadjerejo, na Dolenjskem ni nobene. (Novice, 14. 10. 1857).

Pomembna je tudi sviloreja, kajti z malo truda je pridelek in dobiček zelo velik. Lep dobiček prinaša tudi vinogradništvo. Kot je zaključil avtor D – n, *»če bi vsak kmetovavec po svoji moči ta moj opomin ubogal, da bi mu bilo mar za vse to, kar sem priporočal, bo počasi vedno bolji stan za pridnega kmetovavca«* lenega pa čaka stergan rokav, palica beraška in prazen bokal«, kakor je naš modri pevec Vodnik resnično že pred 51 leti prepeval. (Novice, 14. 10. 1857).

4. 2 USTANOVE IN DRUŠTVA, KI SE UKVARJAJO Z OHRANJANJEM NAJSTAREJŠE ŽELEZNIŠKE DEDIŠČINE

4. 2. 1 Železniški muzej Ljubljana

V šestdesetih letih prejšnjega stoletja se je začela iztekati doba parnega pogona, zato se je pojavila želja po dokumentaciji slovenske železniške zgodovine. Jugoslovanska oblast je po 2. svetovni vojni leta 1950 odprla Železniški muzej Beograd, ki je zbiral tovrstno dediščino za celotno ozemlje nekdanje skupne države. S tem je hote ali nehote onemogočala razvoj muzealstva tega interesnega področja po posameznih delih Jugoslavije.

Železniški muzej Slovenije je bil ustanovljen v nekdanji kurilnici Ljubljana Šiška leta 1981. V času nastanka je bila na ogled v rotundi za lokomotive le zbirka vozil. Rotunda v osrednjem delu nekdanje kurilnice je danes razglašena za kulturni spomenik. V novih prostorih ob rotundi so v sklopu muzeja leta 2004 postavili stalno postavitev, ki obiskovalce seznanja z glavnimi področji železnice in jim tako približa življenje in razvoj železniškega omrežja na Slovenskem. Muzeju danes ravnateljuje Mladen Bogić, upravljajo ga Slovenske železnice. Vse opise železniških eksponatov, značilnosti naprav in poslanstvo muzeja nama je predstavil prav ravnatelj, nekaj podatkov sva poiskala na internetnih straneh in v zbirki o Železniškem muzeju Ljubljana.

Osrednji del muzeja



Slika 38: Rotunda – osrednja zgradba muzeja z obračalnico za lokomotive

(http://www.google.si/search?q=%C5%BEelezni%C5%A1ki+muzej+ljubljana&hl=sl&source=lms&tbn=isch&sa=X&ei=D60oUYiPI8bgtQbO6IDwAw&sqi=2&ved=0CAcQ_AUoAQ&biw=1366&bih=665)

V osrednjem delu rotunde je del razstave zbirke parnih lokomotiv in drugih železniških vozil. Skupno število ohranjenih parnih lokomotiv na Slovenskem znaša približno 60, na tem mestu si obiskovalci lahko ogledajo 20 najpomembnejših primerkov. Najstarejša lokomotiva je tovorna SB 718 ali 124-004 SB iz leta 1861, ki je dosegala hitrost do 45 km/h. Žal je nevozna kljub ponovni restavraciji leta 1996.



Slika 39: Ravnatelj muzeja z raziskovalcema ob najstarejši parni lokomotivi (Foto: Golob, 2013)

Med mnogimi prestižnimi ostanki železniške lokomotivske preteklosti sodi med najimunitnejše parna brzovozna lokomotiva, kategorije 0, 03-002 SB. Izdelana je bila leta 1914 posebej za področje Krasa, zato je vozila na relaciji Ljubljana–Trst. Konstruirana je bila za hitrost 90 km/h, maksimalno pa je ta dosežek presegla celo za 40 km/h.



Slika 40: Močna parna lokomotiva 03-002 (Foto: Golob, 2013)

Posebnost zbirke je najmanjša parna lokomotiva, K3, ki je bila leta 1892 narejena nalašč za ozkotirno progo Poljčane–Konjice. Po razmaku tirnic 760 mm je potovala s hitrostjo 25 km/h.



Slika 41: Ozkotirna železniška lepotica K3, dolga več kot 5 metrov (Foto: Golob, 2013)

Pomožni objekt s stalnimi razstavami

Razdeljen je na šest prostorov. V prvem je razstavljen prometni urad s starimi potrebščinami za izvajanje prometa in prodajo vozovnic. Urad vključuje tudi bločno napravo za ukaze kretnikom pri postavljanju kretnic in signalov. Kot telekomunikacijsko sredstvo je služil telegraf, kasneje telefon. Kot zanimivost so vhodna vrata urada original iz Slovenskih Konjic, kjer je bila nekoč železniška postaja ozkotirne železnice.



Slika 42: Prometni urad s sliko cesarja Franca Jožefa na steni (Foto: Golob, 2013)

V nadstropje višje nas popeljejo stare kovane stopnice, tipične za kretniške stolpne postavljalnice. Po takšnih sva se vzpenjala tudi v Celju. V razstavnem prostoru zgoraj je umetnostna galerija akademskega slikarja Staneta Kumarja. Njegova železniška motivika je obsegala slikanje starih lokomotiv, njihovo strokovno proučevanje in vodenje zbiranja železniških eksponatov. To so bili temelji Železniškega muzeja v Ljubljani.



Slika 43: Del zbirke Staneta Kumarja (Foto: Golob, 2013)

Naslednji prostor služi prikazu razvoja železniškega omrežja in opisuje gradnjo ter vzdrževanje prog. Sklop sedmih zemljevidov iz različnih časovnih obdobjev predstavlja razvoj

železniškega omrežja na Slovenskem. Več tipov tirnih polj nam predstavlja tirne sisteme skozi zgodovino. Vozila so postajala vedno težja in hitrejša, zato so obremenitve tirov naraščale. Opazimo lahko različne pritrdilne elemente, lesene, železne in zadnje čase uporabljene betonske pragove. Za vzdrževanje prog so v zgodovini uporabljali mala tirna vozila, imenovana drezine. Pomembna so bila tudi ročna orodja in pripomočki.



Slika 44: Prikaz gradnje in vzdrževanja prog (Foto: Golob, 2013)

V četrtem prostoru so razstavljeni naprave za prenos sporočil. Proti koncu 19. stoletja se je električnemu telegrafu pridružil telefon. Telegraf je kasneje zamenjal teleprinter. Leta 1963 so vpeljali radiotelegrafsko službo z ustreznimi oddajniki in sprejemniki. Za natančen potek prometa je bil pomemben enak čas. Glavna ura je krmilila vse druge, da so kazale isti čas.



Slika 45: Matična postajna ura z nekaj ostalimi (Foto: Golob, 2013)

»Častna oblačila« - uniforme železničarjev so bile v uporabi vse od nastanka železnice. Razlikovale so se med seboj glede na pripadnost posameznim železniškim upravam. Pri nas so do leta 1952 označevale tudi rang zaposlenega. Do leta 1927 so za višje železniške uradnike veljale tudi slovesne uniforme. Današnje so precej preprostejše, neopazne in manj svečane.



Slika 46: »Častno oblačilo« skozi čas (Foto: Golob, 2013)

Zadnji prostor predstavlja signalnovarnostne naprave. Te zavarujejo vozne poti s pravilno lego kretnic in pravilno postavitvijo signalov. Okrog leta 1900 so prišle v uporabo elektromehanične bločne naprave. Prometnik iz prometnega urada z bločnim aparatom po električni poti upravlja električna bločna polja v zgornjem delu aparata. Predstavljeni so unikati in posebnosti. Obiskovalci lahko tudi sami preizkusijo delovanje teh naprav. Kretnice in zapahi imajo različne barve. Rumena barva predstavlja predsignal, rdeča glavni signal, črna kretnico in modra kretniški zapah.



Slika 47: Preizkus delovanja kretnic in zapahov (Foto: Golob, 2013)

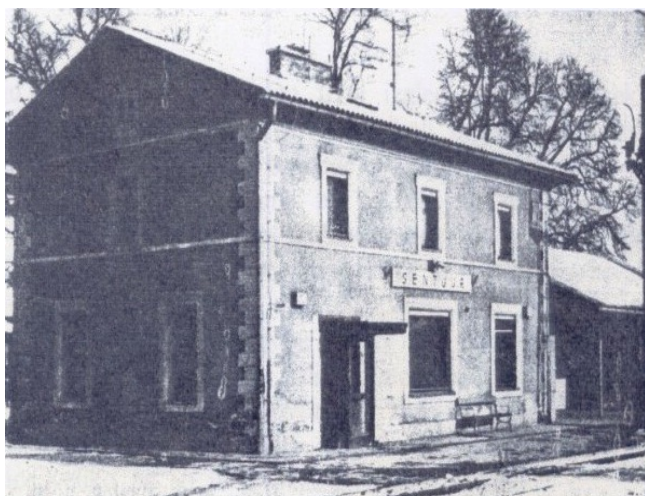


Slika 48: Uporabne signalne naprave pred muzejem (Foto: Golob, 2013)

Zbirka v Železniškem muzeju v Ljubljani je zagotovo najveličastnejša v slovenskem prostoru in pomaga ohranjati spomin na polpreteklo zgodovino prvega množičnega prevoznega sredstva za prevoz potnikov in blaga v zgodovini človeštva. Z muzejem zelo dobro sodeluje tudi pred 15 leti ustanovljeno Društvo ljubiteljev železnic »Železna cesta« Ljubljana. Njegov pobudnik je bil akademik, skladatelj in profesor Uroš Krek. Društvo je ustvarjalno na več načinov. Ukvarja se z modelarstvom, izleti, fotografijo, zbirateljstvom, seveda vse v povezavi ljubiteljstva žive pare.

4. 2. 2 Muzej Južne železnice Šentjur

Muzej stoji ob železniški povezavi nekdanje Južne železnice med Dunajem in Trstom. Današnji objekti na železniški postaji so večinoma iz časa prihoda železne ceste v naše kraje, seveda temeljito prenovljeni. Zidani del objekta današnjega muzeja je bil postavljen že leta 1844 in je služil kot železniški urad. Do leta 1846 so dogradili še leseni del današnjega muzeja, namenjen je bil transportnemu skladišču Južne železnice.



Slika 49: Železniško poslopje v Šentjurju iz leta 1846 (OŠ Gorica ..., 2002, str. 9)

Muzej so odprli leta 2000, ko je bilo odprtje obnovljene muzejske kretniške postojanke. V tem letu so bili postavljeni tudi muzejski eksponati na prostem na železniškem območju. Predstavlja premično kot nepremično tehnično, kulturno-zgodovinsko dediščino. Hranjeno je gradivo, povezano z nastankom in razvojem železnice na Štajerskem ter življenjem in delom zaposlenih na železnici.

Za začetek zbiranja eksponatov in ureditev muzeja je najbolj zaslužen nekdanji vodja železniške postaje Šentjur Mihael Bučar. Občina Šentjur, Krajevna skupnost Šentjur mesto, tehnično osebje Slovenskih železnic Celja in Maribora so zbirke pomagali dopolnjevati in sofinancirati ureditev muzeja. Ob 150-letnici odprtja proge Dunaj–Trst je bila septembra 2007 odprta občasna razstava Ujeti trenutki ob železni cesti Gradec–Celje.



Slika 50: Transportno skladišče, preurejeno v muzej (Foto: Golob, 2013)

Namen Muzeja Južne železnice Šentjur je ohraniti in obnoviti ter zaščititi materialne ostanke iz časa prihoda železne ceste v naše kraje. Njen prihod je pomembno zaznamoval življenje ljudi, razvoj krajev, propad in nastanek nekaterih novih gospodarskih panog ter skrajšal razdalje po Evropi.



Slika 51: Razporeditev Muzeja Južne železnice Šentjur (Foto: Golob, 2013)

Muzejski prostor v nekdanjem transportnem skladišču je razdeljen na tri zbirke. Prva predstavlja brzojavni urad skozi čas, kjer je prikazan način dela in prenosa informacij ob železnici nekoč. Razstavljeni so telefonski aparati, železniška telefonska centrala ter Morsejev brzojavni aparat.



Slika 52: Morsejev brzojavnik (Foto: Golob, 2013)

Drugi del prikazuje signalnovarnostne naprave (bločni aparati iz različnih časovnih obdobj, raznobarvne signalne svetilke). Poleg raznih starih načrtov, predpisov, tisočih pravilnikov in navodil je v zabojih in omarah shranjena tudi dokumentacija o izvajanju prometne transportne službe. Zanimiva je tudi zbirka starih železniških voznih kart. Sredi prostora za mizo v železniškem uradu »sedi« kontrolor vožnje.



Slika 53: Bločni aparati v osrednjem delu muzeja (Foto: Golob, 2013)

Tretji del predstavlja razstavna soba s preko 1500 fotografijami železniškega osebja, ki pozira v različnih uniformah pred lokomotivami, železniškimi šolami, delavnicami ... Razstavljene so tudi podobe starih železniških objektov (vodnih postaj, skladiščnih in kretniških objektov) in parnih lokomotiv na Štajerskem iz različnih časovnih obdobj.



Slika 54: Fotografski spomini (Foto: Golob, 2013)

Zunanjo okoliško železniško zbirko sestavljajo signalne in progovne naprave, kretniška bločna postavljalnica Stellwerken ter parna lokomotiva in napajalnik. Kot živ spomin iz časov prihoda železnice v naše kraje še vedno stoji drevo pagodovec.

V naboru signalnih in progovnih naprav najdemo ročne železniške zapornice, glavne signale ob progi in pomožne na železniških postajah, kamnite označbe z napisi ob progah iz različnih časovnih obdobjij na Štajerskem.



Slika 55: Signalne in progovne naprave (Foto: Golob, 2013)

Kretniška bločna postavljalnica Stellwerken je bila postavljena leta 1846, vendar so jo morali do leta 2000 obnoviti in takrat so jo odprli za javnost. V njej so eksponati, ki so služili njenemu takratnemu poslanstvu, obveščevalni dejavnosti pred prihodom lokomotiv na železniško postajališče Šentjur. Iz smeri Celja je takšna postavljalnica stala na nasprotni strani tirov, vendar se ni ohranila. Postavljalnica je začela obratovati 2. junija 1846 ob otvoritvi proge Gradec–Celje. 31. decembra 1977 je s svojim poslanstvom zaključila, v železniški eksponat je bila predana 5. maja leta 2000.

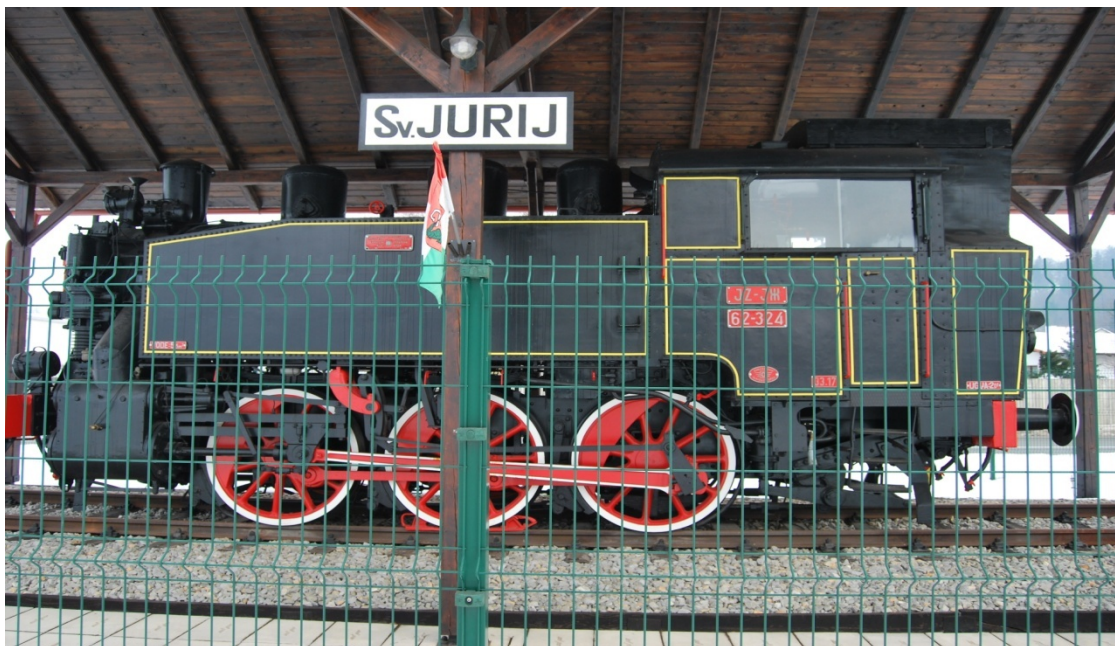


Slika 56: Postavljalnica z nekdanjim glavnim signalom ob progi (Foto: Golob, 2013)



Slika 57: Svetlobne in zvočne naprave (Foto: Golob, 2013)

Na prostoru pred glavnim muzejskim poslopjem so ob 10. obletnici otvoritve muzeja Južne železnice Šentjur po starih načrtih postavili nov železniški objekt za zaščito pred vremenskimi vplivi, pod katerega so postavili obnovljeno parno lokomotivo, ki je zadnji izdelek te vrste. Leta 2003 je tovarna Talum Kidričevo Muzeju Južne železnice Šentjur podarila lokomotivo JŽ-62, ki so jo uporabljali v okviru programa povojne pomoči UNRA in je bila takrat najbolj razširjena.



Slika 58: Parna lokomotiva JŽ-62 (Foto: Golob, 2013)

Ob lokomotivi je razstavljen napajalnik, ki je služil napajanju parnih lokomotiv z vodo na železniških postajališčih. Ta je bil izdelan leta 1905, uporabljali so ga na postajališču v Ormožu.



Slika 59: Napajalnik (Foto: Golob, 2013)

Skoraj ob glavni cesti Šentjur–Rogaška Slatina stoji drevo kot živa priča iz časa prihoda železnice v naše kraje. To je drevo pagodovec, ki ga je zasadilo osebje z dunajskega dvora 2. junija 1846 ob prihodu prvega vlaka v Šentjur. Saditev dreves (drevoredov ali posamičnih rastlin) je bilo v sredini 19. stoletja nekaj obveznega.



Slika 60: Pagodovec (Foto: Golob, 2013)

4. 2. 2. 1 Intervju z Mihaelom Bučarjem, vodjo Muzeja Južne železnice Šentjur

Gospodu Mihaelu Bučarju, nekdanjemu vodji železniške postaje Šentjur, danes pa vodji Muzeja Južne železnice Šentjur sva zastavila nekaj vprašanj o muzeju, eksponatih v njem, življenju ljudi in spremembah ob prihodu železnice v naše kraje, zanimivih dogodkih v času gradnje in upravljanja železnice, kolikšna je bila hitrost prvih vlakov skozi naše kraje, kaj so uporabljale lokomotive za pogon ... Vse slike in eksponati, ki niso posebej citirani, so last Muzeja Južne železnice Šentjur.



Slika 61: Mihael Bučar v muzeju v uniformi vodje železniške postaje Šentjur (Foto: Golob, 2013)

Koliko časa ste zbirali material za zbirke v muzeju in kdaj je muzej ugledal luč sveta?

Avtor zbirke v celoti, ki je razdeljena na štiri lokacije, je Mihael Bučar, dolgoletni šef železniške postaje Šentjur, sedaj v pokoju. Zbirka, vključno z nepremičninsko kulturno dediščino, je nastajala zelo dolgo, lahko rečem 40 let. Zbirka se kar naprej širi in dopolnjuje. Obdeluje izključno štajerske železnice, železniško osebje in tiste, ki so bili z železnico povezani skozi čas. Uradna otvoritev Muzeja Južne železnice Šentjur je bila 5. maja 2000. Muzej je odprl takratni minister za železniški promet RS Anton Bergauer. Župan mesta Šentjur je bil Jurij Malovrh.

Zakaj naziv Muzej Južne železnice?

Ime Muzej Južne železnice Šentjur je predlagal dolgoletni novinar časopisne hiše Večer in moj prijatelj, slavist Milan Cilenšek, ki je bil tudi velik poznavalec zgodovine železnic. Predlog je utemeljil z dejstvom, da je železniška postaja zelo dolgo nosila ime Sv. Jurij, kraj pa Sv. Jurij ob Južni železnici. Tudi vodstvo Občine Šentjur, ki je nosilec muzeja, se je strinjalo s tem nazivom.

Kateri predmeti oz. dokumenti so najstarejšega datuma?

Predmeti in dokumenti v muzeju so iz različnih časovnih obdobj nastajanja in razvoja, med njimi so tudi najstarejši, ki so nastali pri gradnji železnice na Štajerskem leta 1844.

Kateri predmeti oz. dokumenti segajo v čas prihoda Južne železnice do Celja leta 1846?

Najbolj pomembno za muzej je, da so zgradbe – objekti preživeli vse vojne vihre in ohranili prvotno obliko. Te sreče niso imele vse železniške postaje, npr. sosednja v Grobelnem med 2. svetovno vojno ali pa mariborska. V arhivu muzeja so tudi avtentični načrti šentjurskih železniških objektov in drugih dokumentov (vsaj 5000 listin) ter preko 2000 pravilnikov in navodil iz različnih obdobj.



Slika 62: »Fuchs« - podbijač za podbijanje tirnih lesenih pragov (Foto: Golob, 2013)

Kako so se v zgodovini imenovali železniške postaje?

Vsaka železniška postaja je nosila tudi svoje ime, seveda po kraju, v katerem se je nahajala. Na pročelju so imele posebno napisno tablo, na kateri je bilo izpisano ime.

Do leta 1918 so se uporabljala nemška imena železniških postaj. Po razpadu Avstro-Ogrske je Narodni svet 28. 10. 1918 izdal prvi odlok, ki se je nanašal na železnice. Določil je, da velja kot uradni jezik na vseh železnicah na slovenskem ozemlju slovenski jezik. Narodna vlada Kraljevine SHS je 18. 1. 1919 v Uradnem listu uradno objavila slovenska imena postaj. Po razkosanju Slovenije leta 1941 so Nemci imena postaj in postajališč spremenili. Bolj temeljito so spremenili imena železniških postaj in postajališč 7. 3. 1942, in sicer z razglasom in okrožnico št. 47/43 z dne 17. 12. 1943.

Po 2. svetovni vojni je bilo treba urediti tudi jezikovno vprašanje. Pri Direkciji v Ljubljani je bil 2. 6. 1945 ustanovljen Odbor za poenostavljanje jezika, ki je zahteval začetek uporabe imen postaj in postajališč, ki so veljala na dan 10. 4. 1941 (po imeniku železniških postaj 1. 3. 1937).

20. 10. 1947 je prišlo do novih imen železniških postaj in postajališč, npr. Sv. Jurij (Šentjur), in seveda zraven cirilica (latinica in cirilica) po celotni mreži takratnih Jugoslovanskih železnic. Ta uredba je trajala do 70-ih let prejšnjega stoletja.

Ali ste slišali za kakšne pomembne ali zanimive dogodke ob gradnji ali izgradnji Južne železnice, predvsem pri gradnji do Celja ?

V letu 1845 in 1846 je zaradi trebušnega tifusa umrlo 58 italijanskih delavcev pri gradnji proge iz Poljčan proti Ponikvi. S to boleznijo so se okužili tudi domačini, ki so poklicno prišli v stik z obolelimi, in so tudi umrli. Med njimi so bili tudi Karel Schmidinger, okrajni zdravnik v Zbelovem, Matej Notar, kaplan v Ločah, in Karel Jäger, okrajni zdravnik v Ločah.

Zanimiv je tudi zapis kronista v Ločah ob preizkusni vožnji vlaka 27. 4. 1846. »Prvi hlapon, katerega so Ločki župljani videli, je bil »Ocean št. 33« (to ime in številko je nosila lokomotiva). Ta črna pošast je prvokrat pridvela in prižvižgala po novi železnici iz Poljčan v Ločko župnijo ter kmalu odhitela proti Celju«. Ločko ozemlje je bilo takrat vse do železniškega predora Lipoglav.

Kateri dogodek je bil za železniško postajo Šentjur, Celje najpomembnejši v zgodovini?

Na to vprašanje je težko odgovoriti, saj je bilo v zgodovini zelo veliko pomembnih dogodkov. Eden izmed teh je prav gotovo dan odprtja železniške proge Gradec–Celje 2. 6. 1846, saj je železnica s tem prinesla kraju nesluten prometni in gospodarski razvoj. Prav tega privilegija kraji, ki jih je železnica obšla, niso imeli.

Malo pred 12. uro 2. 6. 1846 je prispel vlak v Celje. Množica, ki je pričakovala vlak, ga je burno pozdravljala. Vmes je igrala vojaška godba iz Gradca, ki je bila na vlaku. Po vseh cerkvah so se oglasili zvonovi. Župan mesta Celje je bil takrat Ivan Kastelic. V mestu pred občinsko zgradbo in po samem mestu je bilo, kot je zapisano »narodovo veselje«.

Zanimiv dogodek za železniško postajo Šentjur je bil tudi 11. 7. 1883 ob obisku cesarja Franca Jožefa I., ki ga je ob prihodu pričakal in po slovensko pozdravil takratni župan trga dr. Gustav Ipavec.

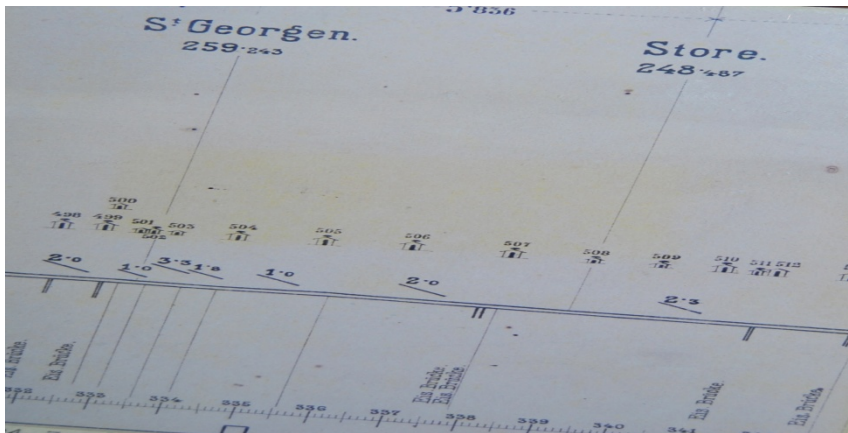
Katera drevesa so sadili ob odprtju železniških postaj in ali so ta še ohranjena?

V največ primerih so posadili na železniškem zemljišču ob postajnih zgradbah kostanje (kostanjev drevored na Ponikvi). V Šentjurju se je ohranil pagodovec in spominja na prihod prvega vlaka v Šentjur.

Kako je izgradnja Južne železnice po vaše vplivala na razvoj krajev ob železnici in na življenje ljudi? Kako so na železnico gledali meščani, kmetje in elita?

Razvoj železniškega prometa je prinesel tehnični napredek in blagovni menjavi odpiral tržišče. S svojim omrežjem, ki je v kratkem času prepredlo vso celino, je železnica močno vplivala na način gospodarjenja, odnose v družbi in urbanizacijo naselij. Razvoj železnice na Slovenskem je bistveno pripomogel h gospodarskemu razvoju naših krajev. Železnica je omogočila prevoz velikih količin lesa, premoga ter drugih surovin in proizvodov. Kraji ob progi so se zato hitreje razvijali, blagovna menjava se je bistveno povečala, prav tako pa tudi možnosti za potovanja.

Na prihod železnice v kraje oz. že pri načrtovanju njene trase skozi kraj so ljudje gledali različno. Nekateri so se je bali, furmani so izgubljali delo. Nekateri vplivneži v kraju pa so pripomogli, da jih je železnica obšla, npr. Zgornja Bistrica (Slovenska Bistrica). V Šentjurju je bil predviden odcep proge v smeri proti Rogatcu. Vplivni možje so se bali križišča in izpostavili potem odcep Grobelno. Seveda se je potem čez čas pokazalo, da so s takšno odločitvijo kraju samo škodovali.



Slika 63: Postavljalnice med Šentjurjem in Štorami leta 1880 (Foto: Golob, 2013)

Ali se je prodaja železnice privatnemu in tujemu sektorju poznala v naših krajih?

Železniška proga Dunaj–Trst je bila v celoti dvotirna in je bila izročena prometu 27. 7. 1857 v dolžini 587 km, od tega po sedanjem ozemlju Slovenije 288, 8 km.

Ko je Avstrija izgubila Lombardijo in Benečijo, so 18. 11. 1876 spremenili statut družbe. Oblikovala se je Cesarsko-kraljeva privilegirana družba Južne železnice s sedežem na Dunaju.

Ko je po 1. svetovni vojni Avstro-Ogrska razpadla, je omrežje družbe pripadalo štirim državam naslednicam: Kraljevini Italiji, Kraljevini SHS, Republiki Avstriji in Republiki Madžarski.

Treba je razlikovati med Južno državno železnico in Družbo Južne železnice. Prva je železniška proga Dunaj–Trst, druga pa je delniška družba, ki je bila lastnica najpomembnejših železniških prog na Slovenskem. Vse to se je posledično poznalo v naših krajih (namestitev

vodstvenega osebja železnice, pooblastila, meje posameznih železniških odsekov, lastništva objektov, voznih sredstev ...).

Kakšen je bil delavnik osebja na postajah, vlakih, kako so bili plačani?

Delavniki na železnici so bili zelo različni. Postajno, progovno osebje je imelo tako imenovani »turnus«, ki pa je bil prilagojen potrebam tistega službenega mesta in vlogi, ki jo je moral opraviti. Z vsakim novim voznim redom (enkrat letno) se je ponavadi spremenil tudi razpored službe osebja. Veliko časa po 2. svetovni vojni je bil uveljavljen turnus 12-24 (12 ur dela in 24 ur prosto). Menjava osebja med dnevno in nočno izmeno je bila ponavadi ob 7. uri zjutraj in ob 19. uri zvečer. Osebje na vlaku (vlakospremno osebje) in osebje na vlečnih vozilih (lokomotivsko osebje) je imelo svoj turnus, ki pa je bil prilagojen obstoječemu voznemu redu za njegovo izpolnitev.

Ker sta bila kurjava za lokomotive kakor tudi mazivo za osišče in različne dele zelo draga, so železniške uprave uvedle za lokomotivsko osebje nagrade za varčevanje z gorivom in mazivom. Tak način se je izkazal kot uspešen. Nekateri vestni delavci so s tem prihranili kar znatne količine premoga in maziva ter prejeli lepe nagrade.

Plača delavcev pri gradnji proge je bila dnevna, in to 30 do 40 krajcarjev. Bila je seveda popolnoma različna. Zraven osnovne plače so dobivali tudi različne dodatke. Lokomotivsko osebje npr. za prihranek pri kurjavi, mazivu.

Ker je bila železnica sama po sebi tako imenovana »privilegirana družba«, je že nekaj veljalo, če si bil pri tej veliki »družini« sprejet. Bila je stalna služba z redno plačo. Zato se je glasilo izrek številnih generacij pri sprejemu in namestitvi nekako takole: »Pri železnici je bil vedno kos kruha, če ni bil bel, je bil pa črn. Bil pa je.«

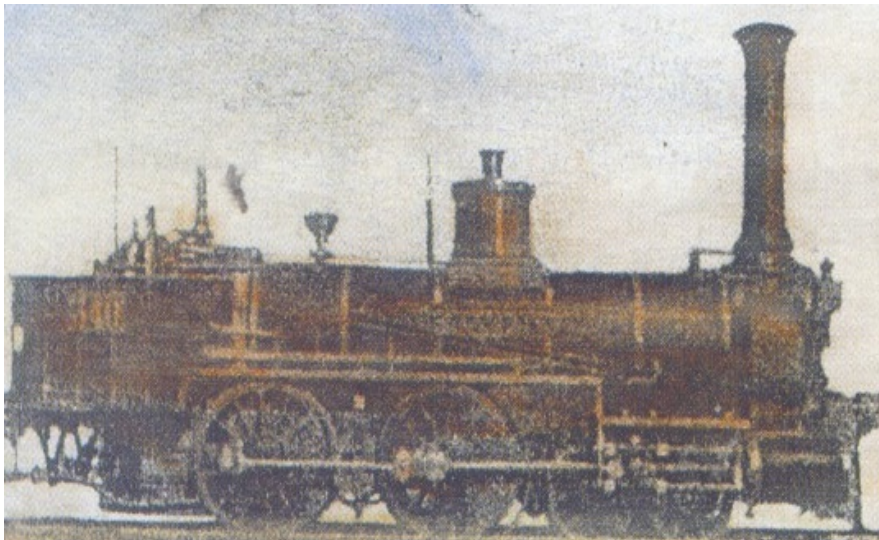
Kakšne so bile uniforme ob odprtju železniških prog?

Kot je zaznati iz dokumentacije, je bilo uradniško osebje, pa tudi lokomotivsko osebje zelo lepo oblečeno. Strojevodje so nosili frake in na glavi klobuke »cilindre«. Seveda so se železniške uniforme in pravilniki, ki so predpisovali nošenje službenih uniform in določali upravičence za njihovo nošenje, spreminjali po obstoječem sistemu vladavin. Vse do osamosvojitve Slovenije in nastanka Slovenskih železnic je prevladovala temno modra barva. Ta barva je že sama po sebi predstavljala urejenost, red in strogost. Skratka, bila je lepa, elegantna in povezana z ljudmi in železnico. Barve in kroji sedanjih SŽ (nekakšnih službenih

oblek) so za moj okus brez prave vsebine, tudi emblem (znak) je neprepoznaven za potujoče občinstvo. V sebi ne nosi prav nobene vsebine in povezanosti s to veliko »družino«, ki se je imenovala železnica.

Kako draga je bila vožnja po železnici v začetni fazi, kdo si jo je lahko privoščil?

Vožnja po železnici je bila že na samem začetku zelo draga. Zato si je navadni ljudje niso mogli privoščiti, pa tudi bali so se takšnega prevoza. Seveda se je postopno vse prilagodilo, predvsem železnica, saj ji je bila osnovna naloga prevoz potnikov in blaga. Pozneje so bili uvedeni v promet posebni, luksuzni ekspresni vlak. Med njimi je bil zelo odmeven Orient Expres. Kot je bilo zapisano: »Kralji in prevaranti, milijonarji in trgovci, avanturisti in prekupčevalci, primadone in dvorjanke, vsi so potovali z njim«. 4. oktobra leta 1883 je bil namreč postavljen na tire prvi ekspresni vlak z razkošnimi spalnimi vagoni in za nameček še z jedilnico. Ta luksuzni ekspresni vlak je prvič prevozil celotno pot od Pariza do Istanbula leta 1889. Leta 1914 ni mogel kljubovati vojni. Junija leta 1914 je prenehal voziti.



Slika 64: Lokomotiva iz leta 1850 (Brilej, 1999, str. 33)

Koliko delavcev je bilo zaposlenih pri gradnji železniškega omrežja do Celja?

Zapisano je: »Na 135 km dolgi progi Gradec–Celje je kopalo, planiralo in vršilo druga dela 17.000 delovnih rok. Na določenih delih proge je bilo povprečno dnevno 3654 delavcev, kateri so opravljali težka dela, nadalje 977 zidarjev, 79 tesarjev in 787 nekvalificiranih delavcev«. Ob tej priliki gradnje so Bleiweisove Novice z dne 22. januarja 1845 zapisale: »Na železni cesti pri Mariboru delavci delajo neprekinjeno preko cele zime, kjer bodo zidarji izvedli dve veliki, a morda največji deli na celotni tržaški železni cesti: 182 sežnjev dolg podzemni tunel in velik most preko reke Drave. Pri tem delu je stalno zaposlenih 810 delavcev, od katerih jih 210 dela neprekinjeno noč in dan v samem tunelu«. Med temi delavci je bil izrek, da se bodo Dunajčani vozili po »železni cesti« do Celja. Od takrat tudi ta izraz v uporabi.

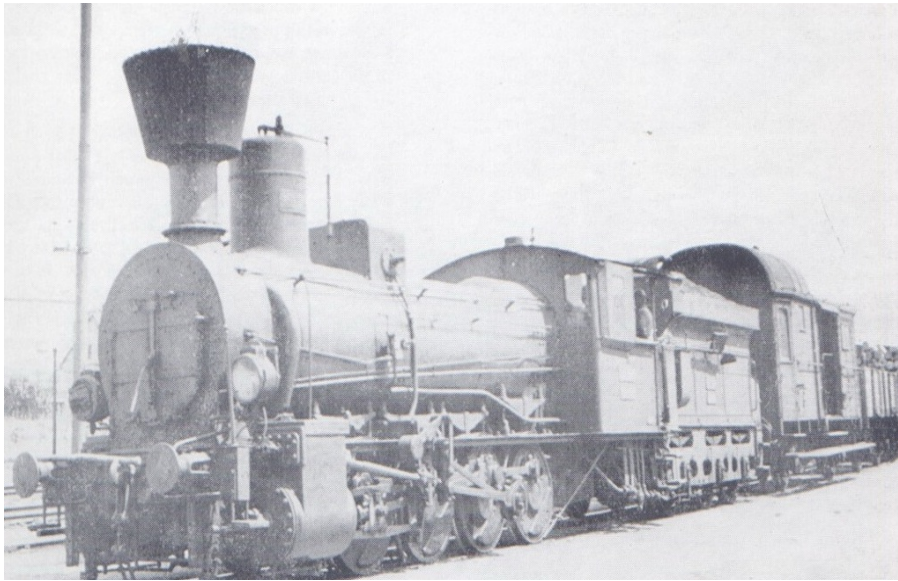
S kolikšno hitrostjo so vozili vlaki ob odprtju in kako se je ta hitrost razvijala?

Ko je bil provizoričen most čez reko Dravo narejen, so imeli 18. 5. 1846 poizkusno vožnjo do Celja. Na binkoštno nedeljo 2. 6. 1846 so odprli progo za javni promet. Od 1. septembra 1. 1846 je vozil od Brucka do Celja samo en mešani in en osebni vlak.

Vozni red je bil sestavljen že na četrt in pol ure. Iz Maribora je odpeljal mešani vlak ob 10. uri, potniški pa ob 4. 45. V nasprotni smeri je vozil iz Celja za Maribor mešani vlak ob 11. uri, potniški vlak pa ob 22. 30. V Maribor je mešani vlak prispel ob 2. uri, potniški pa ob 1. 45.

Leta 1847 je bil uveden Zakon o obratovanju železnic. Takrat so bile prvič uvedene največje dovoljene hitrosti za različne vrste vlakov. Potniški vlaki so vozili največ 6 avstrijskih milj na uro, to je 46 km/h, medtem so bile hitrosti tovornih vlakov omejene na 4 milje ali 30 km/h. Hitrih vlakov še ni bilo, saj leta 1854 sploh niso poznali prevozov postaj brez postankov. Sporazumevanje med postajami je bilo nepopolno, odvisno od vremena in brzojavnih aparatov. Vse je bilo odvisno od ljudi.

Po letu 1857 so se začeli poskusi za uvedbo hitrejših hitrih vlakov. Spočetka so jim določili največje hitrosti 55 km/h. V letih 1868–1870 je število hitrih vlakov doseglo dnevno dva para med obema mestoma. Južna železnica je dobila prave brzovozne lokomotive v letih 1882–1883. Vozila so do 80 km/h. Hitrost hitrih vlakov se je povečala med leti 1860–1880 do 65 km/h, teža pa je bila 70 do 120 ton.



Slika 65: Lokomotiva serije 132, hitrost 36 km/h, teža 57, 8 ton (Brilej, 1999, str. 93)

Kolikšno količino drv, premoga in vode so porabile prve parne lokomotive na poti do Celja?

Lokomotivski parni stroji so na začetku trošili velike količin pare. Vodne postaje so morale biti resnično precej pogosto. Važno je bilo, da lokomotive niso dobile pretrde vode, sicer bi nastajali problemi s kotlovcem. Od Maribora do Celja so bile naprave za napajanja v Mariboru, Pragerskem, Poljčanah, Ponikvi in Celju. Oprema z gorivom se je izvajala ročno. Polena so preprosto nalagali na zalogovnik v skladovnico, koks so dvignili v koših in nato raztrosili z lopatami s posebnih nakladalnih odrov.

Kakor je bilo že omenjeno, lokomotive v začetku niso bile kurjene s premogom, temveč z drvimi oz. s koksom. Toda koks je bil drag, saj ga je vsa Avstro-Ogrska sama premalo proizvajala in ga je morala uvažati. Zato so imele vse kurilnice pokrita skladišča, da bi se koks oz. drva ne zmočila.

Prehod kurjenja z lesa na premog je bil 10 let po odprtju prometa na vsej progi, okoli leta 1865. Kot mazivo so uporabljali čisto oljčno olje in za nekatere dele tudi loj. Količina vode in kurjave pa je bila odvisna predvsem od vrste lokomotiv, relacije vožnje ter vrste vlaka. Vse je bila izračunano in z voznim redom določeno. Tako je bilo vse do konca parne vleke 31. 12. 1977.

Katere železniške postaje so bile pomembne na poti od meje do Celja?

Na takratnem štajerskem slovenskem ozemlju proge Gradec–Celje so bile sledeče postaje: Pesnica, Maribor, Rače, Pragersko, Poljčane, Ponikva, Šentjur, Celje, skupaj torej osem postaj.

Koliko železniškega omrežja je danes še vedno enakega kot v času izgradnje Južne železnice v letih 1846–1857?

Prihod prvega vlaka v Celje (na slovensko omrežje preko Maribora) pomeni veliko prelomnico v zgodovini razvoja širšega slovenskega prostora. Dokončana je bila ena izmed zelo težavnih etap usposobitve naravno najugodnejšega prometnega koridorja, ki je povezal dežele Srednje Evrope s severnim Jadranom in odprl možnost razvoja železniškega prometa v slovenskem prostoru. S postopnim dograjevanjem proge do Trsta, priključne gorenjske proge, povezavo tedanje Ogrske preko Pragerskega in Pivke z Reko je slovenska železniška mreža že v 19. stoletju dobila obliko, kakršno ima v grobem še danes.

4. 2. 3 Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje

Nastajalo je med leti 1996 in 1999. Prvi zametki so nastali ob 150-letnici prihoda prvega vlaka iz Gradca v Celje, 1. 6. 1996. Društvo povezuje ljudi različnih poklicev, tudi mladino in upokoјence, vse, ki se zanimajo za razvoj železnice in njeno prihodnost. Prav tako ohranjajo zgodovino železnic. Sedež društva je v Kretniški stolpni postavljalnici II., ki stoji na koncu prvega perona železniške postaje Celje, v smeri proti Velenju. Društvo skrbi za različne eksponate: tri parne lokomotive, premikalko, imenovano »Šeka«, podstavni voziček potniškega vagona iz leta 1889, vodni napajalnik ter veliko signalov in signalnovarnostnih naprav ter ostalih predmetov, ki so postavljeni v bližini ali v postavljalnici. Društvo sodeluje tudi z ostalimi muzeji in društvi ter pomaga pri ohranjanju zgodovine železnic v Celju in širši okolici. Deluje po okriljem Železniškega muzeja v Ljubljani.



Slika 66: Raziskovalca s predsednikom društva Rudijem Ljubejem pred sedežem društva (Foto: Golob, 2013)

Kretniška stolpna postavljalnica II. je bila zgrajena med leti 1906 in 1909. Takrat je sodila med najsodobnejše na Južni železnici zaradi elektromehanske signalnovarnostne naprave. Danes je edini ohranjeni tovrstni objekt na trasi Dunaj–Trst. V objektu je tudi prometni bločni aparat, s katerim so nekoč iz prometnega urada dajali kretniški postavljalnici povelja, kako ravnati s kretnicami in signali. Napravi še delujeta. Oprema v postavljalnici je iz obdobja pred ali iz časa gradnje postavljalnice, notranjost je obnovljena. Objekt spada med tehniške spomenike lokalnega pomena, v registru dediščine ga vodijo pod številko EŠD 3057.



Slika 67: Kretniško-zapahna varnostna naprava v objektu (Foto: Golob, 2013)

Ob stolpni postavljalnici stojijo trije signali Južne železnice. Ti likovni signali so staroavstrijskega tipa: dvoročni glavni signal, njemu pripadajoči predsignal in področni premikalni signal. V preteklosti so služili za varen potek železniškega prometa na celjski železniški postaji. Povezani so z mehansko napravo v postavljalnici, zato lahko z njihovim premikanjem ponazorijo lege signalov in njihov pomen.



Slika 68: Signali Južne železnice ob postavljalnici (Foto: Golob, 2013)

Med 2. svetovno vojno je bilo celjsko železniško vozlišče razdeljeno med dunajsko in beljaško železniško direkcijo pod okriljem Nemških državnih železnic (DRB). Beljaška direkcija je segala do kilometra 0,860 proge Dravograd–Celje. Likovna signala sta opremljena

z emajliranimi signalnimi ploščami. Stojita pri tretjem peronu celjske železniške postaje. Prvotno ju je postavila beljaška železniška direkcija. Dvoročni signal je bil postavljen na 1,2 kilometra, pripadajoči predsignal z okroglo signalno ploščo pa so postavili na 2,1 kilometra iz smeri Velenja proti Celju.



Slika 69: Signal in predsignal nemških državnih železnic (DRB) (http://www.postavljalnica-celje.si/Eksponati_signali.html)

Dvojična pregretoparna lokomotiva JŽ 25-002 (včasih SHS 270.202) kot tehniški spomenik stoji ob tretjem peronu celjske železniške postaje. Izdelali so jo v nekdanji Siglovi tovarni lokomotiv v Dunajskem Novem mestu leta 1922. Pretežno je vozila na progi Zidani Most–Maribor, kasneje pa na relaciji Celje–Preloge (Velenje). Svoje službovanje je končala leta 1978.



Slika 70: Parna lokomotiva na celjski železniški postaji (Foto: Golob, 2013)

Društvo ima tudi zvezno mokro parno lokomotivo, tenderko JŽ 52-011 (včasih kkStB 178.204), postavljeno na železniški postaji v Laškem. Izdelana je bila leta 1918 v tovarni lokomotiv Kraus&Comp. v Linzu, pod serijsko številko 7314. Delovala je v območju celjske železniške postaje in vozila v Velenje, nazadnje pa službovala v tovarni Metalna v Mariboru. Lokomotive tega tipa so bile zelo priljubljene tovarne lokomotive.

V Šmartnem ob Paki pa stoji dvojična pregretoparna lokomotiva Italijanskih državnih železnic FS 625.107. V Slovenijo je prišla v okviru muzejske izmenjave. Leta 1914 je bila izdelana v tovarni Constr. Meccaniche di Saronno pod številko 490. Med svetovnima vojnima so lokomotive tega tipa služile v Istri in na Goriškem. Zaradi elegantnega videza in mirnega teka so jo imenovali »gospodična«.

V Celju stoji tudi premikalna lokomotiva »Šeka«. Izdelana ja bila okrog leta 1950 za potrebe tovarne Cinkarne Celje. Ta premikalka je bila predelana iz zalogovnika (tenderja) mokroparne lokomotive, po vsej verjetnosti tipa kkStB 56 oziroma JDŽ 127, katerega ležajni pokrovi nosijo letnico 1893.

Sprva so vanjo vgradili bencinski motor vojaškega tovornjaka GMC, po domače »džemsa«, katerega so kasneje nadomestili s Perkinsovim štirivaljnim dizelskim motorjem. Šeka je v Cinkarni obratovala vse do 80-ih let prejšnjega stoletja. Po odstitvi iz prometa je najprej krasila vhod v Cinkarno, pozneje pa so razrez v staro železo preprečili člani tega društva.



Slika 71: Premikalka »Šeka« ob vodnem stolpu (Foto: Golob, 2013)

V bližini postaje je tudi vodni napajalnik, ki je služil obnovitvi zalog parnih lokomotiv z vodo. Še danes stoji za potrebe občasnih turističnih voženj muzejskih parnih lokomotiv. Grozila mu je odstranitev, vendar je prevladal razum po ohranitvi zgodovinsko-tehniške dediščine.



Slika 72: Vodni napajalnik še vedno služi svojemu namenu (Foto: Golob, 2013)

V smeri proti Laškemu stoji vodni stolp, imenovan vodna postaja. Služil je kot zbiralnik vode za napajanje zalogovnikov parnih lokomotiv. Kapaciteta dveh odprtih rezervoarjev znaša 70

000 litrov. Objekt je bil postavljen med letoma 1845 in 1846. Poleg vodnega stolpa sta bili še upravna stavba in manjša podružnična delavnica, ob kateri je bila tudi okretnica. V tej delavnici so sestavili tudi 20 parnih lokomotiv, ki so jih po delih s konjskimi in volovskimi vpregami pripeljali iz Trsta do Celja. Danes je ohranjen le vodni stolp, ki še služi oskrbi muzejskega vlaka z vodo. 168 let star objekt je zaščiten in ima pomembno mesto v zgodovini Južne železnice.



Slika 73: Vodna postaja južno na železniški postaji Celje (Foto: Golob, 2013)

Zavod za gozdove Slovenije je leta 2006 razglasil drevo celjske regije. To je postala mogočna rjavolistna platana, ki stoji nasproti železniške postaje. Navada ob otvoritvi železniških postaj ob Južni železnici je bila, da zasadijo vsaj eno drevo ali drevorede pred ali proti železniškim postajališčem. V Celju se iz tistega časa takšno drevo ni ohranilo. Platana, zasajena pred železniško postajo okrog leta 1880, se vsekakor nahaja tu zaradi istega namena. Zaradi svoje lege, starosti in oblike ima posebno kulturno vrednost in je zavarovana kot naravni spomenik. (<http://www.vecer.si/vecer2006/default.asp?kaj=6&id=2006041904116201>).



Slika 74: Naravni spomenik pred vhomom v železniško postajališče (Foto: Golob, 2013)

4. 3 RAZLAGA IN ANALIZA HIPOTEZ

a) *Trditev lahko deloma potrdiva, deloma zavrneva.*

Nisva zasledila podatkov, ki bi nakazovali, da so se kmetje in ostali, ki so živeli od različnih gospodarskih dejavnosti, s prihodom železnice obremenjevali. Kmetje niso imeli možnosti oz. niso imeli dostopa do pisanega medija, kot so bile Bleiweisove Novice. Vprašljiva je bila tudi njihova pismenost, ustnih virov o tej težavi ni ohranjenih.

Bolj so se obremenjevali s tem problemom tisti, ki niso bili odvisni od gospodarskih dejavnosti, ki jih je uničil prihod železnice v naše kraje. Tako srečamo nasvete za izboljšanje kvalitete pridelave vina v Savinjski dolini, saj bo po železnici prišlo boljše in cenejše vino z Avstrijskega. Vinogradniki bodo morali opustiti vinograde na neprimernih legah. (Novice, 1847). Kmete so svarili, da naj se že pred prihodom železnice ponovno posvetijo kmetijstvu. Potrebno bi bilo obdelovati zemljo, saditi gozdno in sadno drevje ter murve. Senožeti in njive so kmetov zadnji up, naj izkopavajo kamenje ter redijo živino. (Novice, 1857). Avtor Miroslav je opozarjal, da je prevoznikov vedno več, zato je cena prevozov vedno nižja. Pojavila se bo lakota, kljub temu da je pijancev vedno več, pa bo zmanjkalo denarja tudi za pijačo. (Novice,

1852). Zabeležena je tudi bojazen, da bo ob izgradnji železnice od Zidanega mostu do Zagreba zaslužek po Savi in cesti šel rakom žvižgat. (Novice, 1853).

b) Trditev lahko v celoti potrdiva.

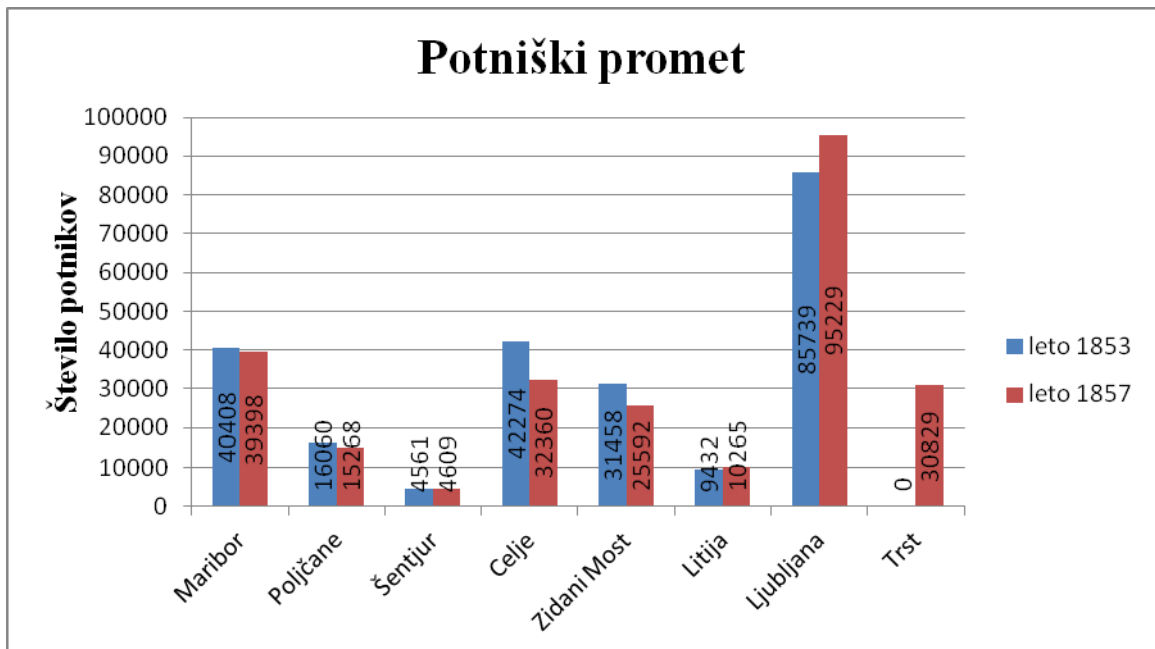
Življenje ljudi se je spremenilo tako v negativnem kot pozitivnem smislu. V brodarstvu in splavarstvu so izgubili delo zaposleni na Savi. Kmečke volovske vprege so po rekah navzgor pred izgradnjo železnice vlekli vodna prevozna sredstva. Na relaciji Zidani most–Sisak je vodni promet potekal le še do leta 1862. (Brilej, 1999). V Mariboru so do železnice po Dravi splavarili pohorski les, koroško železo, mežiški svinec, cinkovo rudo, izdelke pohorskih steklarn. Do leta 1863 so izdelke pretovarjali na železnico, kasneje se je ta dejavnost zmanjšala. (Mohorič, 1968). Kot zanimivost pa velja poudariti, da je izgradnja železnice splavarjenje po Savinji še pospešila. Konec 19. stoletja je tam potovalo okoli 2 000, leta 1938 pa 4 900 splavov. (Rustja, 1999).

Povsem propadli so kmetje kot prevozniki. Izgubili so pomemben del zaslužka, saj so dovažali vodo, kamenje, posojali vprežno živino. (Verginella, 1997). Najbolje plačan je bil prevoz sekanega kamenja za obzidja in mostove, na mesec se je dalo zaslužiti do 100 gld. (Mohorič, 1968).

Pozitivnosti ob prihodu železnice so se kazale v rasti novih krajev in mest, hitrejšem pretoku idej, ljudi, kapitala. Nov način prometa je postal hitrejši, zmogljivejši. Od leta 1854 je železnica postala glavno prevožno sredstvo tudi za pošto. (Brilej, 1999). Na mariborskem kolodvoru so leta 1845 veliko del dobili tudi tesarji, ključavničarji, mizarji in slikarji. (Mohorič, 1968). Pri delih od Celja do Ljubljane je 12 000 tujih delavcev pomagalo hraniti veliko kmetov, obrtne izdelke so izdelovali kovači in kolarji. (Brilej, 1999). Polovico denarja (od 17 375 461 gld) za gradnjo na tej relaciji so porabili za izplačilo domačinom. (Mohorič, 1968). Za kurjavo na parnih lokomotivah so kmetje prodajali velike količine drv, od tujcev so se naučili rokodelskih spretnosti, gradili so dovozne ceste do železniških postajališč, krovci so menjavali slamnate strehe z opečnatimi na poslopjih ob železnici ... (Mohorič, 1968). Nezadovoljstvo je prihod železnice povzročil tudi zaradi zapostavljenosti domačinov pri zaposlovanju, saj je bilo znanje nemškega jezika nezadovoljivo. V krajih, ki jih je železnica obšla, so propadle nekoč mogočne gostilne. Neprijetnosti so doživljale ženske, katerim so tuji delavci ob odhodu zapustili nezakonske otroke. (Verginella, 1997).

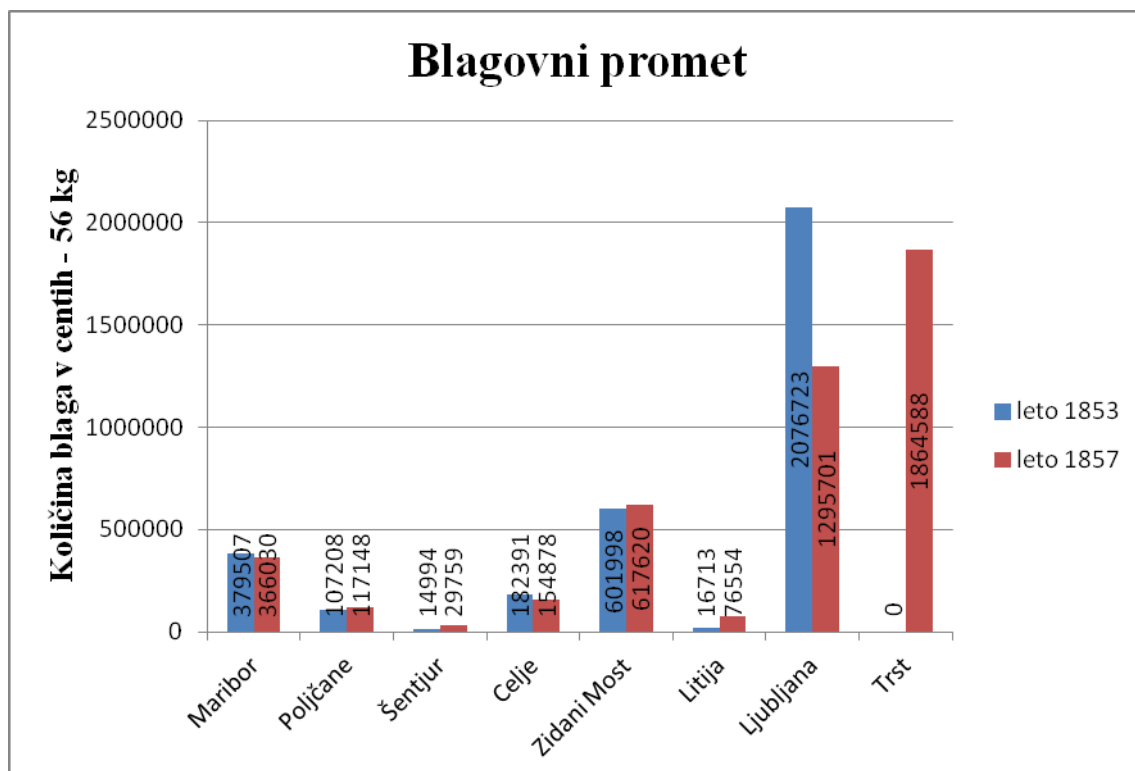
Koncesionarji Družbe Južne železnice niso želeli sodelovati z domačo industrijo, ker so ob prevzemu koncesije z državo dorekli ugodnosti pri uvozu tujih izdelkov. Izgovarjali so se na kvaliteto in ceno. Tako je bilo onemogočeno širše zaposlovanje domačega prebivalstva. (Mohorič, 1968).

c) *Trditev v večini primerov ne drži, zato je hipoteza zavrnjena.*



Graf 1: Število potnikov v letih 1853 in 1857 (Trst 1858)

Število potnikov se je na večini železniških postajališč zmanjšalo. V Mariboru in Poljčanah je ta delež neznamenit, medtem ko se je v Zidanem Mostu znižal za 19 %, v Celju pa kar za 23,5 %. Dotok potnikov v Celje iz Maribora verjetno ni bil toliko nižji, saj je na vseh postajališčih do Celja približno enak. Iz smeri Zidanega Mostu je opazen močan upad potnikov tudi proti Celju, kar kaže zmanjšanje števila potnikov v Zidanem Mostu. Litija in Šentjur sta beležila komaj opazen pozitiven trend, medtem ko se je število potnikov na ljubljanski železniški postaji dvignilo kar za 11 %. Trst je v letu 1858 beležil le 32 % potnikov, ki jih je beležila Ljubljana v letu 1857. Vzrok je verjetno v končni železniški postaji, postajališče ni bilo tranzitno za potniški promet in tudi ne zgrajeno v ta namen. Težišče potniškega prometa se je tako ob otvoritvi železnice do Trsta pomaknilo proti Ljubljani.



Graf 2: Blagovni promet v letih 1853 in 1857 (Trst 1858)

Z odprtjem železniške povezave do Trsta se je dejansko pokazala namera avstrijske države, čemu želja po povezavi glavnega mesta do morja. Blagovni promet v Mariboru se je minimalno znižal (3,5 %), medtem ko je v Celju padel za 15 %, v Ljubljani pa kar za 38 %. Negativen trend je zaznati zaradi tranzitnega blagovnega prometa proti Trstu in Dunaju, nekdanja ljubljanska skladišča so ostala brez pomembnega deleža gospodarskega dobička. Manjša železniška postajališča so večinoma poslovala z višjim blagovnim prometom, najbolje Šentjur (skoraj dvakrat bolje) in Litija (štiri in pol krat bolje). Vendar gre za majhno blagovno količino. Zidanemu Mostu je pozitiven blagovni promet omogočalo poslovanje s hrvaškimi deželami, še vedno vodni promet po reki Savi in prevoznitvo po cestah. Trst je leto po otvoritvi proge posloval z 90 % blagovnega prometa Ljubljane iz leta 1853 in 44 % bolje kot Ljubljana leta 1857.

d) Trditev je deloma potrjena, deloma nepotrjena.

Število člankov v Bleiweisovih Novicah je do prihoda železnice do Celja znašalo v štirih letih izhajanja 16. Največ (7) jih je bilo v letu pred prihodom železne ceste v mesto ob Savinji. Pri gradnji železniškega omrežja proti Ljubljani je bilo v treh letih

zaslediti do dospetja v kranjsko prestolnico le 11 člankov. V naslednjih sedmih letih sva skupno zasledila 81 člankov v povezavi z železnico. Najbolj se je število zapisov razmahnilo v letih 1851 (12 člankov), 1852 (24 člankov) in 1853 (21 člankov). Skupaj je bilo v teh treh letih zapisanih 57 člankov, kar je več kot polovica vseh (108 člankov), zapisanih od leta 1843 do 1857. Večina zapisov je opisovala gradnjo železniške trase čez Ljubljansko barje, pripravo in postavitve borovniškega viadukta, težave izgradnje čez planoto Kras in iskanje vodnih virov na tem mestu ter spust železne ceste proti Jadranskemu morju. Avtor Miroslav je zapisal celo Pesem od železne ceste po Notranjskim.

e) Trditev lahko v veliki meri potrdiva.

Najprej sva primerjala čas gradnje in dolžine železniških tras Južne železnice. Ta je stekla od mesta Baden 16. maja 1841 in prispela do Trsta 27. julija 1857, v skupni dolžini 577,2 km. Od Badna preko Dunaja do Gloggnitza, kamor je prispela železnica 5. maja 1842 in kjer se je na severni strani Semmeringa gradnja začasno ustavila, so za dolžino 74,9 km potrebovali slabo leto. Na južni strani Semmeringa, do koder so iz Gloggnitza prevažali potnike s konjskimi vpregami, je bilo mesto Mürzzuschlag. Do Gradca, kamor je prispela železnica 21. oktobra 1844, so za 94,7 km dolgo traso potrebovali dobri dve leti. 132,3 km dolga pot do Celja je bila speljana 2. junija 1846, čas gradnje je bil 20 mesecev. Tri mesece manj kot tri leta so potrebovali za precej zahtevno izgradnjo infrastrukture v Zidanem Mostu, klesanja živih skal in gradnjo zaščitnih opornih zidov zaradi skalnih plazov skozi ozko savsko dolino. Tako so 88,6 km dolge prepreke premagali 16. septembra 1849. Od začetne postaje v Badnu do Ljubljane so konstruktorji in delavci potrebovali skupaj 8 let in štiri mesece, dolžina Južne železnice do Ljubljane je znašala 432,3 km. Od Ljubljane do Trsta, kamor je prispela železnica 27. julija 1857, so za 144,9 km dolgo železniško povezavo potrebovali dva meseca manj kot 8 let. Razlika v gradnji prvega in drugega dela je torej pol leta v prid prvega, dolžina proge od Ljubljane do Trsta je bila trikrat krajša kot iz Avstrije do Ljubljane.

Posebej velja omeniti gradnjo najzahtevnejšega odseka pred prihodom železne ceste na slovensko ozemlje, to je bil podvig čez goro Semmering. Od Gloggnitza na severni strani do Mürzzuschlaga na južni strani gore so graditelji potrebovali za 41,8 km dolgo povezavo intenzivnih 6 let, čeprav so z manjšimi deli začeli že leta 1842. Prvo vožnjo so opravili 15. maja 1854. Težave so se pojavljale zaradi visoke nadmorske višine, saj

znaša višinska razlika 457 metrov, najvišja točka železnice je na 896 metrih in je bila takrat najvišje železniška točka na svetu. Zgradili so 16 viaduktov, nekaj dvonadstropnih, 15 tunelov in 100 kamnitih mostov. Ta mogočna gradnja je bila leta 1998 uvrščena na UNESCO-v seznam svetovne kulturne dediščine.

Naslednji kriterij je bil težavnost gradnje zaradi reliefnih, terenskih in vremenskih nevšečnosti. Težave pri izgradnji trase do Ljubljane čez Semmering sva že omenila. Od Šentilja (avgust 1843) do Maribora je bilo treba zgraditi trikrat manjši pesniški viadukt, kot je bil borovniški, nekaj krajših tunelov in mariborski most, ki ga je poskusna lokomotiva prečkala 18. maja 1846. Omenila sva že zahtevno gradnjo v Zidanem Mostu in v savski dolini do Ljubljane.

Nato se je začela po najinem mnenju najzahtevnejša etapa gradnje. Prva težava je bilo Ljubljansko barje. Predhodno so raziskovali področje, od leta 1851 do 1854 pa so vlagali kamenje v izkopane jarke, kjer so nasipi znašali od 13 do 18 m. Plast šote je znašala okrog dva metra, plast mokre gline od 4 do 15 m.

Izgradnja borovniškega viadukta je bilo najmogočnejše delo na progi Dunaj–Trst. Gornje nadstropje je imelo 25, spodnje pa 22 obokov, vse skupaj je nosilo 24 stebrov iz klesanega kamna. Dolžina je znašala 561, višina 38 m. Uporabili so 1 000 000 kubičnih čevljev kvadrov, 1 000 000 kubičnih čevljev lomljenega kamenja in 5 000 000 opek. Bolj proti jugu je zrasel Štampetov viadukt, dolg 230 in visok 28 m, imel je sedem obokov.

Poleg močvirnatega terena čez Barje se je morala železnica pri Postojni povzpeti na nadmorsko višino 600 m, od koder se je neenakomerno spuščala proti Trstu z naklonom 12,3 %. Problematične so bile kraške jame, brezna, neraziskano podzemlje. Presihajoče vode so povzročale pomanjkanje tekoče vode za napajanje parnih lokomotiv. Zato so ob najdbi izvirov morali vodo prepeljati po več 10 km dolgih cevovodih do zajetij. Na planoto Kras so morali s parnimi stroji vodo dvigovati iz nižje ležečih predelov na višino nad 400 m. Tam so zgradili zbiralnike in vodne stolpe, da so lahko napajali železniške postaje od Nabrežine do Trsta. Zaradi burje so morali dodatno graditi skalne nasipe, visoke do 45 m. Številni so bili mostovi in predori. Med Št. Petrom (Pivko) in Vremskim Britofom so na 8 kilometrov dolgi železniški povezavi zgradili 6 zaporednih predorov, v skupni dolžini 2 432 m. V Nabrežini pri Trstu so postavili 646 dolg in 19 m visok viadukt z 42 oboki iz kraškega marmorja. Viadukt pri Barkovljah je meril v dolžino 319 m, visok je bil 19 m, takoj za njim je

sledil 275 m dolg predor. Posebej velik in zahteven projekt je bila tudi izgradnja tržaške železniške postaje.

Dodala bova še nekaj podatkov o stroških izgradnje delov trase Južne železnice. Vendar to ni primerljiv kriterij, saj za izgradnjo zadnjega dela od Ljubljane do Trsta manjka precej podatkov. Cena železniške poti od Gradca do Celja je znašala 10 102 270 gld. Od Mürzzuschlaga do Ljubljane so porabili 36 546 325 gld, od tega od Celja do Ljubljane 17 375 461 gld. Odsek od Zidanega Mostu do Ljubljane je bil ocenjen na 2 382 500 gld. Sama izgradnja infrastrukture v Zidanem Mostu je znašala 384 141 gld. Edini približen znesek gradnje po preučevanem delu poti je ocena Dunaja, da bo gradnja po planoti Kras znesla približno 2 000 000 gld.

Da je bila gradnja trase od Ljubljane do Trsta precej zahteven in nepredvidljiv projekt, dokazuje tudi podatek, da so v Novicah leta 1852 ocenjevali v začetku leta in na koncu precej različno dospetje železnice do Jadrana. Najkrajši rok je bil omenjen leta 1855, vendar so izvedbo projekta v drugem primeru prestavili na leto 1858.

5 ZAKLJUČEK

Ob odločitvi za izbrano temo raziskovalne naloge sva se v začetku odločila raziskati v literaturi čim več podatkov o poteku gradnje Južne železnice. Literature je bilo v knjižnici manj, kot sva pričakovala, v celjskem arhivu nisva našla uporabnih virov. Slučajno sva izvedela za ohranjeno zbirko Jožeta Resnika, ki je vse življenje zbiral vse v povezavi z železnico. V Domu sv. Jožefa nad Celjem sva našla nekaj albumov s fotografijami in nekaj naše in tuje literature, iz katere sva črpala podatke in preslikala zanimive fotografije. Po ustnih virih naj bi obstajali tudi Resnikovi rokopisi, vendar jih nisva zasledila. Zanimali so naju predvsem začetki gradnje železniškega omrežja po našem ozemlju, drugače je zbirka precej obsežna, vendar še neurejena.

V Bleiweisovih Novicah sva preko digitalne knjižnice preiskala članke od izida časopisa do prihoda železnice v Trst. Pričakovala sva več člankov v povezavi z izgradnjo prvega železniškega omrežja pri nas, vendar je od pregledanih 1069 izvodov časopisa le 108 člankov vsebovalo iskane vsebine. Nekaj težav sva imela v prvih letnikih z bohoričico, kasneje nama gajica ni povzročala težav.

Z rezultati v raziskovalni nalogi sva zadovoljna. Kljub bojazni, da bova imela težave pri iskanju vsebin, izgleda delo precej obširno. Morava poudariti, da sva prikazala veliko fotografij, nekaj objavljenih prvič, predvsem iz tuje literature. Zapisala sva precej dolge pesmi o železnici v identični obliki, ker bi sicer s povzetki izgubile na vrednosti. Tudi nekatere podatke in vsebine iz Novic sva citirala in s tem skušala ohraniti neokrnjeno vsebino in bogato izrazno vrednost takratnega besedišča.

S hipotezami sva predvidevala določene trditve, ki sva jih po koncu raziskave ovrgla ali potrdila. Najbolj naju je presenetil rezultat, da se na večini železniških postajališč promet ljudi in blaga od leta 1853 do 1857 ni povečal, ampak je celo upadel.

Tudi v bodoče se bova poskušala ukvarjati z raziskovalnim delom, ki zahteva veliko časa, a ves trud povrne z zanimivimi novimi dognanji in rezultati.

6 VIRI IN LITERATURA

Bleiweis, J.: *Kmetijske in rokodelske novice*. Ljubljana: Tiskarna Jožefa Blaznika. 1843 – 1848.

Bleiweis, J.: *Novice gospodarske, obertnijske in narodske*. Ljubljana: Tiskarna Jožefa Blaznika. 1856 – 1857.

Bleiweis, J.: *Novice gospodarskih, obertnijskih in narodskih reči*. Ljubljana: Tiskarna Jožefa Blaznika. 1855.

Bleiweis, J.: *Novice kmetijskih, obertnijskih in narodskih reči*. Ljubljana: Tiskarna Jožefa Blaznika. 1852 – 1854.

Bleiweis, J.: *Novice kmetijskih, rokodelnih in narodskih reči*. Ljubljana: Tiskarna Jožefa Blaznika. 1849 – 1851.

Brilej, M.: *150 let železnice 1849 – 1999; Od Celja do Ljubljane*. Litija. 1999.

Cvirn, J. in Studen, A.: *»Ko vihar dirjajo hlaponi«*. V: Zbirka Tiri in čas (št. 12). Ljubljana: Slovenske železnice – Železniški muzej. 2001.

Dienes, G. M.: *Die Südbahn*. Gratz: Leykam. 1987.

Goropevšek, B.: *Prostorska širitev celjskega mesta do sredine 19. stoletja*, str. 55 – 76. V: *Odsevi preteklosti 1; Iz zgodovine Celja*. Celje: MNZC. 1996.

Mandl, A.: *Die Staatsbahn von Wien bis Triest*. Trst. 1856.

Mohorič, I.: *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica. 1968.

Oš Bratov Poljančičev Maribor: *In zažvižgal je vlak skozi »čas«*. Maribor: Zbirka Muzeja Južne železnice Šentjur. 2008. (zbornik prispevkov).

Oš Bratov Poljančičev Maribor: *Pošastno sopihajoč kot demon vlak gre v noč*. Maribor: Zbirka Muzeja Južne železnice Šentjur. 2008. (zbornik prispevkov).

Oš Bratov Poljančičev Maribor: *Železnica včeraj, danes, jutri*. Maribor: Zbirka Muzeja Južne železnice Šentjur. 2008. (zbornik prispevkov).

OŠ Slivnica pri Celju: *Šentjur dobi železno cesto*. Gorica pri Slivnici. 2002. (raziskovalna naloga).

Pawlik, H. P. in Slezak, J. O.: *Südbahn – Lokomotiven*. Wien: Verlag Josef Otto Slezak. 1987.

Resnik, J.: *Zbirka Dom Sv. Jožefa Celje*. Celje. 2013.

Rustja, K.: *150 let proge Celje – Ljubljana*. V: Zbirka Tiri in čas (št. 11). Ljubljana: Slovenske železnice – Železniški muzej. 1999.

Schefald, U.: *150 Jahre Eisenbahn in Österreich*. München: Südwest Verlag GmbH&CO KG. 1986.

Slovenska kronika XIX. stoletja: *Gradnja železnice do Ljubljane*, str. 293. Ljubljana: Nova doba. 2001.

Slovenska kronika XIX. stoletja: *Prihod južne železnice do Celja*, str. 287 – 288. Ljubljana: Nova doba. 2001.

Švajger, V.: *Parna vleka na Slovenskem*. Ljubljana: ČGP Delo TOZD Globus Zagreb. 1984.

Verginella, M.: *Prihod vlaka v Trst*. V: Zgodovina za vse: Zgodovinsko društvo Celje, Celje, 1997, str. 59 – 65.

6.1 INTERNETNE STRANI

Digitalna knjižnica Slovenije (online). (citirano od november 2012 – februar 2013). Dostopno na naslovu:

<http://www.dlib.si/results/?query=%27contributor=Bleiweis%2C+Janez%27&pageSize=25>

Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje (online). (citirano 12. 2. 2013).

Dostopno na naslovu: http://www.postavljalnica-celje.si/Eksponati_signali.html

Južna železnica Dunaj – Trst (online). (citirano 22. 11. 2012). Dostopno na naslovu:

www.andros.si/doc/D16-juzna-proga.pdf

Načrti viadukta Pesniška dolina in zasipanje viadukta (online). (citirano 4. 2. 2013).

Dostopno na naslovu: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?p=75569>

Pesniški viadukt (online). (citirano 28. 1. 2013). Dostopno na naslovu:

http://sl.wikipedia.org/wiki/Pesni%C5%A1ki_viadukt

Platana pred celjsko železniško postajo (online). (citirano 15. 1. 2013). Dostopno na naslovu:

<http://www.vecer.si/vecer2006/default.asp?kaj=6&id=2006041904116201>

Štampetov most (online). (citirano 5. 2. 2013). Dostopno na naslovu:

<http://www.skoberne.si/2007/stampetovmost07/>

Štampetov tinge tinge (online). (citirano 5. 2. 2013). Dostopno na naslovu:

<http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=5819&start=30>

Vožnja čez Semmering (online). (citirano 3. 2. 2013). Dostopno na naslovu:

<http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=5164>

Zgodovina SŽ (online). (citirano 22. 11. 2012). Dostopno na naslovu: [www.slo-](http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/zgodovina)

[zeleznice.si/podjetje/onas/zgodovina](http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/zgodovina) (citirano 22. 11. 2012)

Zgodovina železnice v Sloveniji (online). (citirano 23. 10. 2012). Dostopno na naslovu:

Sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_zeleznice_v_Sloveniji

Železniški muzej Ljubljana (online). (citirano 23. 2. 2013). Dostopno na naslovu:

http://www.google.si/search?q=%C5%BEelezni%C5%A1ki+muzej+ljubljana&hl=sl&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=D60oUYiPI8bgtQbO6IDwAw&sqi=2&ved=0CAcQ_AUoAQ&biw=1366&bih=665

7 SEZNAM SLIK, GRAFOV

7.1 SEZNAM SLIK

Slika 1: Iskanje podatkov v Muzeju Južne železnice Šentjur (foto: Golob, 2013).....	10
Slika 2: Delo na terenu v Železniškem muzeju v Ljubljani (foto: Golob, 2013)	11
Slika 3: Branje zemljevidov – Atlas železnic v Evropi 1851 (Schefald, 1986, str. 61).....	11
Slika 4: Konjska vprega na tirih (Schefald, 1986, str. 21).....	13
Slika 5: Volovska vprega na tirih (Schefald, 1986, str. 21).....	13
Slika 6: Stephensonova lokomotiva »Rocket« (foto: Golob, 2012)	14
Slika 7: Dunajska severna železniška postaja leta 1838 (Schefald, 1986, str. 29)	15
Slika 8: Vzdolžni profil proge Dunaj – Trst (Rustja, 1999, str. 16).....	15
Slika 9: Mürrzuschlag – do 1854 končna postaja graškega tira (Schefald, 1986, str. 44).....	16
Slika 10: Železniško postajališče Gradec leta 1844 (Schefald, 1986, str. 44).....	17
Slika 11: Pesniški viadukt okrog leta 1846 (http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?p=75569)	18
Slika 12: Železniška postaja Maribor 1847 (Cvirn, Studen, 2001, str. 12)	19
Slika 13: Železniški most čez Dravo v Mariboru (Dienes, 1987, str. 253).....	20
Slika 14: Izvirna podoba železniške postaje Celje (Rustja, 1999, str. 98).....	21
Slika 15: Železniška postaja v Celju okrog 1846 (Brilej, 1999, str. 35).....	22
Slika 16: Lokomotiva »Cilli«, enaka lokomotivi »Drau« (Brilej, 1999, str. 36)	22
Slika 17: Pri Rimskih toplicah leta 1849 (Brilej, 1999, str. 40).....	27
Slika 18: Zidani most – pogled z desnega brega (Dienes, 1987, str. 55)	28
Slika 19: Železniška postaja Ljubljana v letu 1850 (Dienes, 1987, str. 256).....	30
Slika 20: Prihod prvega vlaka v Ljubljano 16. septembra 1849 (Brilej, 1999, str. 55)....	31
Slika 21: Lokomotiva »Ljubljana«, ki je s »Triglavom« pripeljala prvi vlak v Ljubljano (Brilej, 1999, str. 56).....	32
Slika 22: Ljubljana v času prihoda železnice v mesto (Brilej, 1999, str. 132)	33
Slika 23: Borovniški viadukt kmalu po odprtju (zbirka Resnik, album 1, 2013)	34
Slika 24: Ostanek borovniškega viadukta (http://www.skoberne.si/2007/stampetovmost07/).....	35
Slika 25: Štampetov viadukt leta 1856 (http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=5819&start=30).....	35
Slika 26: Viadukt pri Nabrežini blizu Trsta (Dienes, 1987, str. 253)	36
Slika 27: Vabilo na otvoritveno slovesnost železnice od Ljubljane do Trsta (Brilej, 1999, str. 66).....	37
Slika 28: Trst z okolico – zadnji kilometri Južne železnice (Dienes, 1987, str. 105)	37
Slika 29: Železniško postajališče v Trstu leta 1860 (Pawlik, Slezak, 1987, str. 13).....	38
Slika 30: Lokomotiva »Engerth« s hitrostjo 30 km/h na progi Dunaj – Ljubljana – Trst (Brilej, 1999, str. 91).....	40
Slika 31: Carl Ritter von Ghega (1802 – 1860) (http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=5164)	47

Slika 32: Spomenik na vrhu Semmeringa iz leta 1869 (http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?t=5164)	47
Slika 33: Članek v Wiener Zeitung o prvi poskusni vožnji čez pesniški viadukt (OŠ Bratov..., 2008, str. 11)	49
Slika 34: Članek v Gratzter Zeitung (OŠ Bratov..., 2008, str. 13)	50
Slika 35: Lokomotiva »Ocean« pripravljena za vožnjo (Brilej, 1999, str. 91).....	51
Slika 36: Borovnica v letu prispetja Južne železnice v Trst (zbirka Resnik, album 1, 2013).....	54
Slika 37: Spominski »thaler« ob otvoritvi proge Dunaj – Trst (Društvo ljubiteljev..., 2013).....	66
Slika 38: Rotunda – osrednja zgradba muzeja z obračalnico za lokomotive (http://www.google.si/search?q=%C5%BEelezni%C5%A1ki+muzej+ljubljana&hl=sl&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ei=D60oUYiPI8bgtQbO6IDwAw&sqi=2&ved=0CAcQ_AUoAQ&biw=1366&bih=665).....	70
Slika 39: Ravnatelj muzeja z raziskovalcema ob najstarejši parni lokomotivi (Foto: Golob, 2013)	71
Slika 40: Močna parna lokomotiva 03-002 (Foto: Golob, 2013)	71
Slika 41: Ozkotirna železniška lepota K3, dolga več kot 5 metrov (Foto: Golob, 2013)	72
Slika 42: Prometni urad s sliko cesarja Franca Jožefa na steni (Foto: Golob, 2013)	73
Slika 43: Del zbirke Staneta Kumarja (Foto: Golob, 2013)	73
Slika 44: Prikaz gradnje in vzdrževanja prog (Foto: Golob, 2013).....	74
Slika 45: Matična postajna ura z nekaj ostalimi (Foto: Golob, 2013).....	75
Slika 46: »Častno oblačilo« skozi čas (Foto: Golob, 2013)	75
Slika 47: Preizkus delovanja kretnic in zapahov (Foto: Golob, 2013)	76
Slika 48: Uporabne signalne naprave pred muzejem (Foto: Golob, 2013).....	76
Slika 49: Železniško poslopje v Šentjurju iz leta 1846 (OŠ Gorica..., 2002, str. 9)	77
Slika 50: Transportno skladišče, preurejeno v muzej (Foto: Golob, 2013)	78
Slika 51: Razporeditev Muzeja Južne železnice Šentjur (Foto: Golob, 2013).....	78
Slika 52: Morsejev brzojavnik (Foto: Golob, 2013)	79
Slika 53: Bločni aparati v osrednjem delu muzeja (Foto: Golob, 2013).....	79
Slika 54: Fotografski spomini (Foto: Golob, 2013)	80
Slika 55: Signalne in progovne naprave (Foto: Golob, 2013).....	80
Slika 56: Postavljalnica z nekdanj glavnim signalom ob progi (Foto: Golob, 2013).....	81
Slika 57: Svetlobne in zvočne naprave (Foto: Golob, 2013)	82
Slika 58: Parna lokomotiva JŽ-62 (Foto: Golob, 2013)	82
Slika 59: Napajalnik (Foto: Golob, 2013).....	83
Slika 60: Pagodovec (Foto: Golob, 2013)	83
Slika 61: Mihael Bučar v muzeju v uniformi vodje železniške postaje Šentjur (Foto: Golob, 2013)	84
Slika 62: »Fuchs« - podbijač za podbijanje tirnih lesenih pragov (Foto: Golob, 2013) ..	85
Slika 63: Postavljalnice med Šentjurjem in Štorami leta 1880 (Foto: Golob, 2013).....	88
Slika 64: Lokomotiva iz leta 1850 (Brilej, 1999, str. 33)	90
Slika 65: Lokomotiva serije 132, hitrost 36 km/h, teža 57, 8 ton (Brilej, 1999, str. 93) ...	92

Slika 66: Raziskovalca s predsednikom društva Rudijem Ljubejem pred sedežem društva (Foto: Golob, 2013).....	94
Slika 67: Kretniško – zapahna varnostna naprava v objektu (Foto: Golob, 2013).....	95
Slika 68: Signali Južne železnice ob postavljalnici (Foto: Golob, 2013).....	95
Slika 69: Signal in predsignal nemških državnih železnic (DRB) (http://www.postavljalnica-celje.si/Eksponati_signali.html).....	96
Slika 70: Parna lokomotiva na celjski železniški postaji (Foto: Golob, 2013).....	97
Slika 71: Premikalka »Šeka« ob vodnem stolpu (Foto: Golob, 2013).....	98
Slika 72: Vodni napajalnik še vedno služi svojemu namenu (Foto: Golob, 2013).....	98
Slika 73: Vodna postaja južno na železniški postaji Celje (Foto: Golob, 2013).....	99
Slika 74: Naravni spomenik pred vhodom v železniško postajališče (Foto: Golob, 2013).....	100

7. 2 SEZNAM GRAFOV

Graf 1: Število potnikov v letih 1853 in 1857 (Trst 1858).....	102
Graf 2: Blagovni promet v letih 1853 in 1857 (Trst 1858).....	103