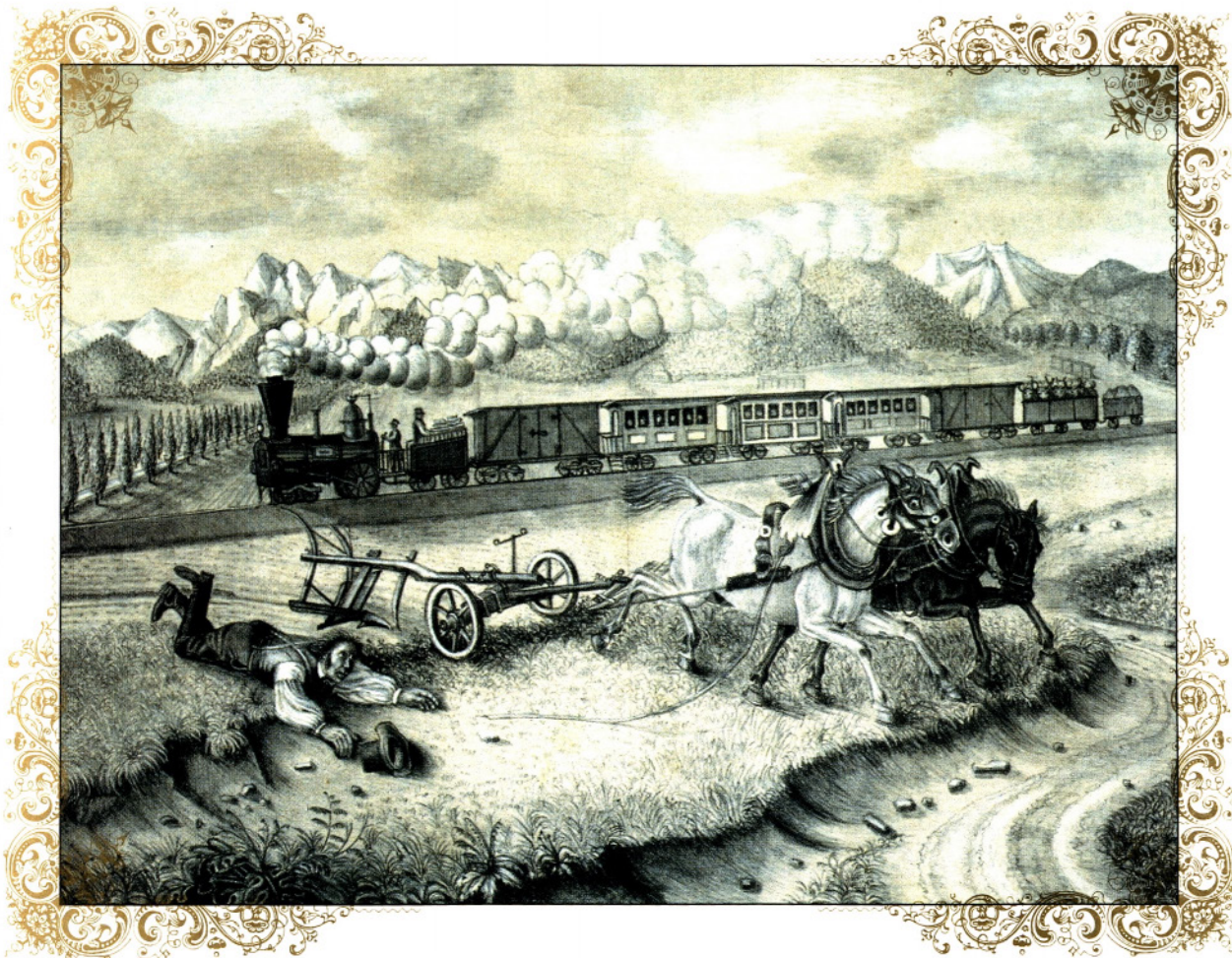


150 let železnice

1849 - 1999

Od Celja do Ljubljane

Martin Brilej



150 let železnice

1849 - 1999

Od Celja do Ljubljane

Martin Brilej

Martin Brilej:

***150 LET ŽELEZNICE
od Celja do Ljubljane
1849 - 1999***

Oblikovanje in grafična priprava:
Grafex Izlake. Podlipovica 31

Izdajatelj in tisk:
Tiskarna ACO Litija, Cesta Dušana Kvedra 39

Knjiga je izšla ob 150-letnici prihoda prvega vlaka od Celja do Ljubljane, 16. septembra 1849.

93/99



56325P

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.2(497.4)(091)

BRILEJ, Martin

[Sto petdeset]

150 let železnice : od Celja do Ljubljane : 1849-1999 / Martin
Brilej. - Litija : Tiskarna Aco, 1999

103052032



KNJIGI NA POT

Pred vami je, spoštovani bralci, knjiga, ki govori o izgradnji železnice, o tej čudoviti železni cesti, ki je tako močno posegla v življenje naše doline in širšega slovenskega ozemlja in ga bistveno spremenila.

Že Prešeren je pel o njej. O tem, kako nezadržno se bliža, kako se je veseli fant, ki bi rad prerajžal svet, in kako hudomušno mu odgovarja dekle.

Železni tiri, kot navajajo kronisti, so bili položeni pred 150 leti. Vprašujem se, ko z današnjimi očmi opazujem ta dokaj zapleteni sistem, s kakšnimi tehnološkimi in gradbenimi problemi so se srečevali graditelji, ko so vrtali predore, gradili nasipe, mostove, oporne zidove, si utirali pot v ozke rečne soteske. Ampak človeški ustvarjalni duh je hujši kot ekrazit, ideja o napredku nezaustavljiva. Če se že kdaj potuhne, se samo za nekaj časa, da potem vzkipi na dan še močneje, še hitreje...

Pojav železnice v slovenskem prostoru sociološko še ni povsem obdelan. Vemo, da so zaradi nje brodarji na Savi izgubili delo, prestavljala so se nekdanja upravna središča, ob njej so rasla nova mesta in kraji. Mnogi naši ljudje pa so z njo dobili nove zaposlitve, veliko lačnih ust se je hranilo z njenim kruhom. Tudi na to ne smemo pozabiti!

In da smo ob tej priložnosti še malo politično aktualni, povejmo še to, da se je že tedaj začelo uresničevati tisto znamenito načelo o hitrejšem pretoku idej, ljudi in kapitala.

Zato hvala vsem številnim železničarskim rodovom, ki so vseh teh 150 let skrbeli, da so se nemoteno vrtela železniška kolesa!

Naj se vrtijo še dolgo, dolgo!

Župan Občine Litija in poslanec
v Državnem zboru Republike Slovenije,
Mirko KAPLJA

Litija, septembra 1999



UVOD

Ko so pred 150 leti zgradili železniško progo od Celja do Ljubljane, takratne prestolnice dežele Kranjske, se je v krajih ob progi pričelo drugačno življenje. Ljudje, ki so tam živeli, so pravzaprav imeli srečo, saj so med prvimi na svetu dobili železnico. S tem se je začel v teh krajih in v zaledju razvoj, kakršnega do takrat ni bilo. Ne samo v krajih ob železnici, tudi vse takratne dežele, kjer so živeli Slovenci so doživljale velik razvoj, ki ga je povzročila prav železnica.

V 150-tih letih se je na področju prometa marsikaj spremenilo. Razvil se je predvsem cestni promet, zato danes na železnico gledamo z drugačnimi očmi, kot so gledali pred 150 leti. Takrat je bila železnica pravzaprav edina možnost, saj je bila za tiste čase najhitrejša, najmočnejše in najbolj ekonomično prometno sredstvo. V potniški promet je železnica prinesla nekaj povsem novega, udobnega in hitrega. Ljudem se je odprlo okno v svet.

Danes si je tudi težko predstavljati, kako bi izgledali kraji ob železnici, če ta ne bi bila izpeljana prav mimo njih. Kakšna bi bila npr. Litija? Bi se v njej in okolici razvilo toliko industrije? Bi bila takšna poselitev prostora kot je danes? In še kup drugih vprašanj se postavlja ob tem.

Prav gotovo pa je železnica pred 150 leti, mnoge kraje v katere je prišla, potegnila iz

zaostalosti, ljudi pa iz revščine. Dala jim je možnost razvoja in drugačnega življenja.

Danes gledamo na železnico, kakršna je bila pred 150 leti, predvsem kot romantičen spomin na puhajoče lokomotive in vagone, ki so bili za današnje gledanje kot igračke. Stare slike, ki prikazujejo pokrajino - nekaj jih je tudi v tej knjigi - pričajo o romantičnem občutenju stika med idilično pokrajino in tehnično novostjo - vlakom. V tipično slovensko pokrajino je železnica prav lepo vkomponirana, največkrat skupaj z mostom ali kakšnim drugim tehničnim objektom. Domala na vsaki pa je tudi vlak, pa čeprav še tako majhen in neznaten.

Današnja železnica je vse kaj drugega. Po tehnični plati ni več primerljiva s prvotno, obdržala pa je nekatere značilnosti, tipične za železnico. Vsi, ki smo kakorkoli povezani z njo, občutimo nekakšno pripadnost do nje, in ko danes zapiska muzejski vlak, ki ga vleče "stara lepotica", brž pohitimo, da ga vidimo.

Knjiga je posvečena 150-letnici prihoda prvega vlaka v kraje ob Južni železnici, med Celjem in Ljubljano, čeprav so v njej delno opisani tudi drugi odseki. Ta odsek je med najlepšimi na celi trasi od Dunaja do Trsta. V knjigi je nekoliko bolj podrobno opisana tudi Litija, saj je tako kot avtor, v tem mestu tudi rojena.

M. Brilej

KO ŠE NI BILO ŽELEZNICE

Odkar človek živi organizirano, ga spremlja tudi promet. V pradžini je prevažal hrano, kože, orodje in orožje za svoje lastne potrebe, ki so bile v glavnem usmerjene na preživetje. Z nastankom trgovine pa je nastal tudi promet, sicer zelo enostaven, vendar pa je na zasnovah prvotnega, nastajal bolj organiziran promet, vse do današnjega. Promet je bil vse od začetkov pa do danes človekov nujni spremljevalec. Življenja brez prometa si niti v preteklosti niti v sedanjosti ne bi mogli zamisliti.

Največji problem prvotnega prometa, oziroma prometnih sredstev je bil v prenašanju težkih predmetov, sprva na krajše, nato pa tudi na daljše razdalje. Dolgo časa so ljudje predmete nosili. Potem so jih pričeli vleči, s kotaljenjem pa so nastali prvi zametki enostavnih vozov. V začetku so jih vlačili ljudje, kasneje živali. Razvoj prometa je ljudi zaposloval v vseh dobah.

Od primitivnih vozov do modernih cest in železnic pa je vendarle minilo kar precej časa.

Manj težav je imel človek z vodnim prometom. Od preprostih drevakov in splavov je kaj hitro prešel na enostavne, manjše in nato večje čolne in kasneje ladje. Najprej je obvladoval reke in jezera, nato obalna morja in oceane.

Zračni promet je poglavje zase. Leteti po zraku, je bilo davna človekova želja. Zračni promet je človek osvojil nazadnje, kar je spričo zelo zahtevnih tehničnih rešitev in obsežnih znanj razumljivo.

V krajih kjer danes živimo je pred uvedbo železnice potekal živahen kopenski in vodni, oziroma rečni promet. Kopenski promet je seveda potekal po cestah, rečni pa po Savi.

CESTNI PROMET

Pred izgradnjo železnice, v prvi polovici 19. stol., je bil v naših krajih kar živahen cestni promet. Država Avstrija, h kateri smo seveda sodili tudi mi, oz. naša takratna ozemlja, je skrbela le za glavne (državne) ali "cesarske" ceste, ki jih je vzdrževala s tlako. Pobirali so cestnino in mostnino na mostovih, kjer so ceste prečkale reke. Če pa ni bilo mostu je bilo treba plačati brodnino, ki so jo pobirali tudi od ljudi. Na Kranjskem so cestno tlako do leta **1830** sicer odpravili, ostala pa je še tlaka za vzdrževanje okrajnih cest nižje kategorije, ki so jih vzdrževali z denarjem okrajev. Ti so vzdrževanje lahko prepustili tudi občinam in posameznikom, večinoma kmetom. Pri vzdrževanju cest pa so z davki sodelovali tudi podjetniki, trgovci in obrtniki, ki so bili zanje zainteresirani. Takratne ceste so bile v "naravni" izvedbi, s kamnitimi podlagami, posipom, podpornimi zidovi in odvodnjavanjem. Vzdrževanje ceste je obsegalo posipanje, čiščenje cestnih obrobij, odvodnjavanje in vzdrževanje podpornih zidov.

Cestnino so pobirali na osnovi pravil, npr. za vprežno žival od vseh vrst vozov, je bilo treba plačati en krajcar za miljo, od nevprežne živine polovico manj, od drobnice pa še manj.

OLAJŠAVE IN KAZNI

Zaradi ohranjanja cest so v prvi polovici 19. stol. uvedli olajšave pri cestnini. Za vozove, ki so imeli vsaj 6 palcev široka platišča koles, je bilo treba plačati le polovično cestnino (en dunajski palec = 2,63 cm), s tem, da so na te vozove lahko naložili tovor v neomejeni teži.

Kdor se je izognil plačilu cestnine oz. se je izognil cestninski pregraji, je moral poleg predpisane cestnine plačati še 10-kratno kazen.

Že pri takratnem, za današnje razmere silno redkem prometu, pa je na cestah prihajalo tudi do prometnih nesreč. Ko so se vozniki vpreg srečevali, so se morali na ozkih in slabih cestah drug drugemu izogibati. Ker so se izogibali kakor se je komu hotelo, so se večkrat zadevali in vozove poškodovali. prihajalo je do prepirov in krvavih preteпов, dokler oblast ni leta **1824** določila, da se morajo vozovi pri srečanju drug drugemu ogibati v levo stran ceste. Ta način ogibanja je veljal več kot sto let. Šele leta **1926** so predpisali ogibanje v desno.



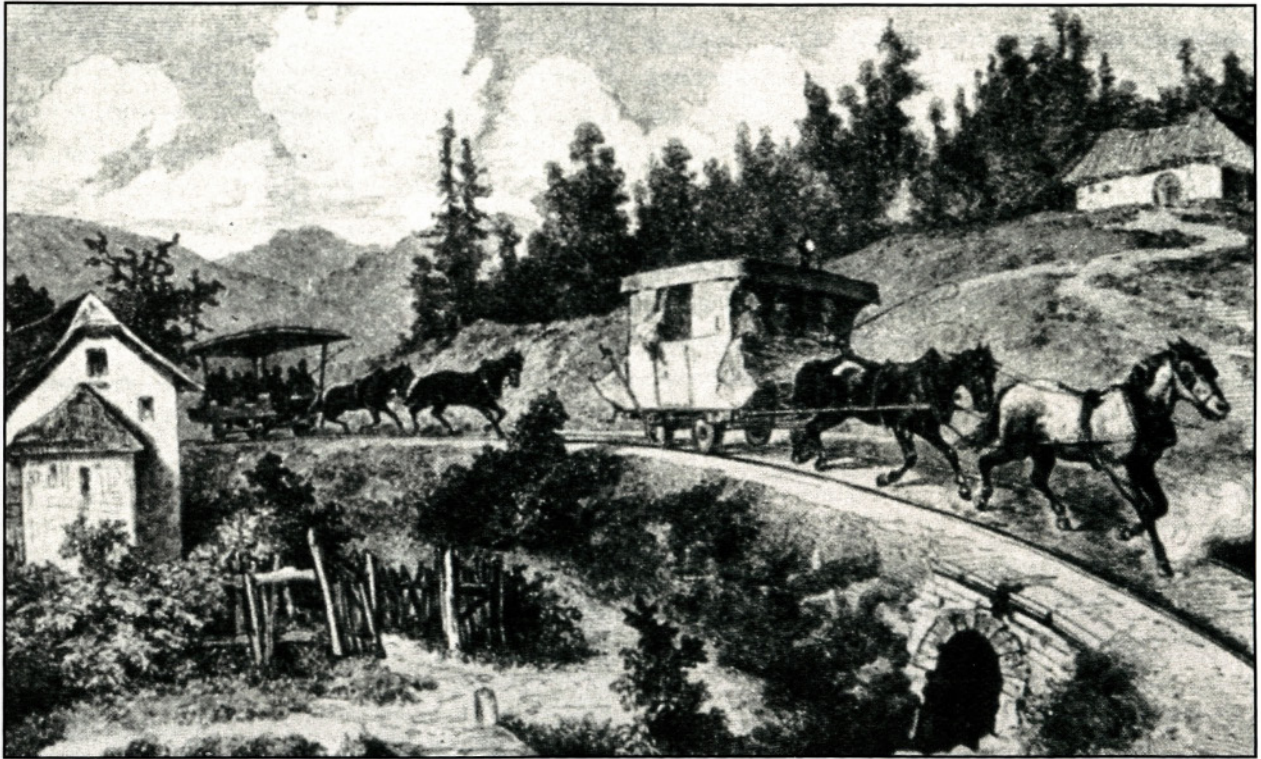
Tovorjenje s konji po cestah in brezpotjih v 17. stoletju (po Valvasorju).

Promet oziroma potovanje ljudi, pa je bilo v obdobju pred železnico dokaj skromno. Za prevoz potnikov so služili predvsem poštni vozovi - kočije. Poštna uprava pa je bila domala izključno v rokah države; le sem ter tja se je posrečilo prevoze prevzeti nekaterim družbam, ki so si s tem pridobile veliko premoženje. Potovanje s poštnimi kočijami pa je bilo zelo drago, zato so si ga

lahko privoščili le premožni ljudje. Tudi sicer je potovanje s pošno kočijo veljalo kot nekaj posebno imenitnega.

Poštni promet

Poleg gospodarske in trgovske pomembnosti je bil promet - zlasti po cestah - čedalje bolj pomemben prav za poštno pošiljke.



Potniški promet s kočijami, ko še ni bilo železnice.

Poštno pristojbino za pisma so do leta **1850** plačevali prejemniki. Le za pisma, ki so potovala v inozemstvo je bilo treba plačati poštnino takoj pri oddaji pošiljke. To je veljalo tudi za pošiljke, ki so bile namenjene osebam, ki jim ni bilo treba plačevati poštnine in za pošiljke, naslovljene na državne organe.

Vendar pa je bilo poštno potovanje dokaj zamudno. Pisemska pošta je sicer imela redne zveze, manj ugodno pa je bilo za

blagovni in potniški promet. Dolgo let je bilo npr. med Ljubljano in Trstom možno potovati le enkrat tedensko. Šele okrog leta 1830 so na tej relaciji uvedli zvezo dvakrat tedensko, leta **1838** pa je začela pošta dvakrat tedensko voziti tudi na relaciji Ljubljana - Zagreb.

Potovanje s poštno kočijo pa je bilo dolgotrajno in zaradi tega tudi naporno in utrudljivo. Vožnja od Dunaja do Trsta je trajala v začetku osem dni, šele z uvedbo tako imenovane hitre pošte, se je potovanje

skrajšalo na tri dni. Od Ljubljane do Zagreba pa je potovanje trajalo 24 ur. Poleg pisemske pošte in denarnih pošilk ter manjših paketov so s takšno pošto lahko hkrati potovali le trije potniki. Ceno teh prevozov so določali na osnovi števila vpreženih konj in števila vmesnih postaj. Poleg tega pa so pobirali še dodatke za mazanje koles in za "mazanje" postiljona,

sicer je bilo potovanje lahko povezano z mnogimi nevšečnostmi. Postiljoni so bili v času poštних kočij pomembni ljudje. Nosili so uniforme, s poštnim rogom pa so oznanjali svojo navzočnost na cesti. Vsi ostali vozniki oz. vozovi, so se morali poštni kočiji pri srečevanju ali prehitevanju umikati na rob ceste, sicer so bili ostro kaznovani. Nekateri premožni ljudje so potovali tudi s



Poštna kočija na mostu čez Savo pri Črnučah okrog leta 1800 (Pošta na slovenskih tleh, Pošta Slovenije, 1997, grafična zbirka F. Runk - C. Postl.).



*Uniformirani postiljon v 1. polovici 19. stol.
(Pošta na slovenskih tleh, Pošta Slovenije, 1997).*

svojimi kočijami in vozovi, revni pa so pešočili po trdih cestah in poteh. Potovanja so bila v tistih časih dokaj nevarna. Na potnike so prežali razbojniki, saj so vedeli, da se revni ljudje ne podajajo na potovanja. Za splošno varnost ljudi ni bilo preveč poskrbljeno, zato je marsikateri potnik ostal brez denarja in dragocenosti.

Vendar pa se je po 16. stoletju pričela trgovska dejavnost tudi v naših krajih tako naglo razvijati, da so se prevozi blaga in ljudi močno povečali. Pri tem je prednjačila Ljubljana, ki je doživljala pravi trgovski razcvet. Iz Ljubljane so v Italijo tovorili železo, volno, žito in živino, od tam pa sprejemali svilo, sukno, začimbe, južno sadje in morske ribe. Približno isto blago so tovorili proti Hrvaški in ga tam zamenjevali za kožuhovino, živino in drugo blago.

Veliko blagovnega prometa so izvajali po cestah, kar pa je bilo spričo slabih cest in dolgih voženj težavno. Poleg cest so za prevoz blaga uporabljali tudi reke.

Plačevanje poštne je bilo zamudno in zapleteno, zato so pristojne poštne uprave razmišljale o bolj enostavnih načinih plačevanja poštne pristojbin. Rešitev je bila v poštne znamke.

Z izgradnjo železniške proge so začeli opuščati prevoz pošte po cestah. Železnica je bila hitrejša in cenejša, imela je večje zmogljivosti, zato je večina dotodanjih



*Rop pošne kočije (Pošta na slovenskih tleh,
Pošta Slovenije, 1997).*

prevoznikov sčasoma propadla. Veliko postiljonov in drugega pošnega osebja je izgubilo delo in zaslužek. Obcestne gostilne, hlevi za izmenjavo in pripravo konj ter kovači, so ob poštnih cestah izgubili svoj pomen. Po drugi strani pa je železnica zaposlila mnogo novih ljudi, tako tistih, ki so se dotlej ukvarjali s prevozi pošte, blaga in ljudi, kot tudi povsem novih.



Litijski poštar Joško Borštnar leta 1905, pred takratno Koblarjevo hišo v Litiji, danes Valvasorjev trg.



Poštarsko delo in življenje je
 litijski poštar Joško Bortšnar
 pred sto leti opisal tudi s
 priložnostno pesmico.



Ena najstarejših obranjenih
 dopisnic, poslana z litijske
 pošte leta 1872.

Lovrenc Košir (1804 - 1879)

Slovenec Lovrenc Košir, je soustvarjalec poštne znamke. Že leta 1836 je avstrijski vladi predlagal, da bi odpravila frankiranje v gotovini in uvedla poštne znamke. Leto poprej pa je v Ljubljani o tej zamisli govoril z nekim Angležem. Ta pa je potem njegovo zamisel prenesel v Anglijo, ki je nato leta 1840 kot prva uvedla poštno znamko. Deset let kasneje, leta 1850, pa je znamko uvedla še Avstrija. Lovrenc Košir zato velja za enega od poštних reformatorjev.



U SPOMEN LOVRENCA KOŠIRA IDEJNOG
TVORCA PRVE POŠTANSKE MARKE U
1836 GOD. ROBENOG 29-VII-1804 GOD. U
SP. LUŠI, NR SLOVENIJA - JUGOSLAVIJA.

EN COMMEMORATION DE LAURENT
KOCHIR, CRÉATEUR IDÉOLOGIQUE DU
PREMIER TIMBRE-POSTE EN 1836; NÉ LE
29 JUILLET 1804 À SP. LOUCHA, R.P. DE
SLOVÉNIE - YOUGOSLAVIE.

*V spomin na Lovrenca Koširja je leta 1948 v takratni
Jugoslaviji izšlo tudi 5 znamk.*

Poštna uprava se je sprva upirala prenesti poštni promet na železnico, ker je s tem izgubljala tudi potnike in ker je v prvi polovici 19. stol. veliko vlagala v udobnejši prevoz pošte in potnikov.

Vendar je kmalu uvidela, da je železnica v prednosti tako pri prevozu pisemskih pošilk in blaga, kot potnikov.

Leta **1854** je prišlo do posebnega koncesijskega zakona, s katerim so uredili, da je železnica postala glavno prometno sredstvo za prevoz pošte.

Pošta spet sama razvažá poštne pošiljke

Zaradi racionalnejšega poslovanja je Pošta po letu 1960 spet pričela sama izvažati prevoze poštних pošilk. Z letom 1968 so v Sloveniji postopoma prešli na lasten prevoz poštних pošilk, z osamosvojitvijo leta 1991 pa je bila ukinjena zadnja železniška pošta (potujoča pošta) v Sloveniji.

POŠTNI VLAK

Že takoj po otvoritvi železnice oz. prihoda prvega vlaka v Ljubljano, so uvedli vozne rede za vse vrste vlakov. Tako je iz Ljubljane vozil poštni vlak ob 8.15 zjutraj, in prispel v Litijo ob 9.29, Zidani Most ob 10.55, Celje ob 12.20, Maribor ob 15.00 in v Gradec ob 17.45.



*Železniški poštni vagon iz leta 1875
(Pošta na slovenskih tleh, Pošta Slovenije, 1997).*



Veliki zgradbi blizu železniške postaje v Litiji se danes pravijo "Pošta". Zgrajena je bila leta 1884. V njej je bila tudi pošta, po njej pa je kasneje dobila ime celotna zgradba, ki so jo sezidali v dveh delih. Najprej večji vzhodni del, kasneje pa še zahodnega. Sicer pa so poštni urad v Litiji ustanovili leta 1863, brzojav je v Litijo prišel leta 1882, telefon pa leta 1923. Pošta je seveda v Litijo prihajala že mnogo pred tem, po letu 1850 pa je prihajala le še po železnici.

VODNI PROMET

Nedvomno se je vodni (rečni) promet pri nas odvijal že v antiki, za časa Rimljanov pa je zlasti Emona (Ljubljana) predstavljala pomembno trgovsko območje. Tu in v okolici so potekale važne trgovske poti iz srednje Evrope proti Jadranskemu morju in Italiji. Med trgovskimi potmi so imele rečne

kar velik delež. Ob Ljubljani in Savi so na desnem bregu že Rimljani uporabljali vlačilno pot za vleko ladij. Plovba po Ljubljani je bila zaradi mirnega toka ugodna, več težav pa je bilo na Savi, ki je imela številne brzice in čeri. Med Ljubljano in Litijo sicer ni bilo večjih težav, nizvodno



Takole si je rečni promet po Savi predstavljal Valvasor.

pa so na čolnarje in ladjarje prežale številne nevarnosti, saj Sava v tem delu do Zidanega Mosta preide v ozko sotesko.

Sava je že od nekdaj predstavljala najbolj naravno prometno zvezo, po kateri se je razvijala trgovina med Kranjsko, Štajersko in obrobni delom Hrvatske. Že Valvasor je opisoval, kako trgujejo po Savi zlasti z vinom, žitom, medom, lesom in bakrom. Večji razvoj trgovine po Savi sta do 18. stol. zavirali predvsem dve dejstvi: težavna plovba zaradi brzic in manjših slapov, ter pomanjkanje širokega zaledja, ki bi bilo zainteresirano za izvoz svojih pridelkov.

Osemnajsto stoletje je pravzaprav pomenilo prelomnico v prometu in trgovini po Savi. Plovbo so olajšali s številnimi regulacijskimi deli, ki jih je narekoval tudi vojaški in gospodarski položaj avstrijske države v prvi polovici 18. stol. Z regulacijami Save in olajšanjem plovbe, se je odprla pot tudi večjemu trgovskemu prometu.

V tem času je bila Avstrija v težkem vojaškem položaju. Vojne s Turki so državi narekovale nenehno premikanje vojaštva in opreme. S temi vojnam je Avstrija leta **1718** pridobila Banat, Malo Vlaško in Srbijo do Timoka, na novo pridobljene dežele pa je skušala čim bolj gospodarsko povezati z notranjeavstrij-

skimi deželami in usmeriti njihovo trgovino prek Hrvaške v jadranska pristanišča, predvsem v Trst. Avstrija pa je v prvi polovici 18. stol. imela tudi vojne v Italiji, s čimer je bila prisiljena čete v Italiji preskrbovati s hrano in opremo, obenem pa je morala

SLAPOVI NA SAVI

V 18. stoletju je bilo na Savi med Litijo in Zidanim Mostom devet slapov, ki so ob nizkem vodostaju močno ovirali ali celo onemogočali plovbo. Od Litije navzdol je bil prvi slap Herbulke, nato pa Renke, Krovce in Mali slap, Savski slap, Mitalo, Beli slap, Koritnik in Mostovski slap.

nenehno prevažati čete z italijanskih bojišč na druga. Za to je bila najbolj primerna vodna pot po Savi, po kateri je bilo možno pluti z večjimi ali manjšimi ovirami od Zaloga pa vse do Zemuna. V teh letih (1733 - 1735) je v Zalogu pristalo po 20 do 24 čolnov, vsak z okoli sedmimi sodi tovora. Ob dejstvu, da je vsak sod držal povprečno po 560 kg, je vsak dan prišlo do Zaloga po blizu 80 ton tovora.

V letih **1735** do **1740** so na Savi med Litijo in Zidanim Mostom potekala obsežna regulacijska dela, saj so ovire v strugi onemogočale

varen in hiter promet. Vodstvo del so prevzeli vojaški inženirji iz Banata. Najtežja so bila dela pri Belem slapu med Hrastnikom in Trbovljami. Tu so naredili 171 m dolg kanal in obšli slap. Tudi pri slapu Mitalo pri kmetiji Prusnik so izvajali regulacijska dela. Sredi del, leta **1737** pa je zemeljski plaz napravil veliko, novo oviro za promet. Ko še niso povsem odstranili prvega plazu, je čez dve leti sledil drugi, ki je nastal na istem mestu. Ta je zajezil Savo in nastalo je jezero "dolgo dve uri hoda." Prek plazu so speljali pomožno cesto za prevoz blaga, ki so ga morali prekladati s čolnov na vozove. Savo so na tem mestu za plovbo usposobili šele leta **1740**.

Z regulacijskimi deli na Savi in dograditvijo kanalov na Ljubljanici ter ureditvijo najbolj nujnih vlečnih poti, je bila leta **1740** sklenjena plovba po Savi in Ljubljanici vse do Vrhnike, s tem pa so bile dane možnosti za novo razširitev trgovine.

Za prevoze blaga po Savi so pobirali mitnino, ki so jo uvedli leta 1742. Mitniño so pobirali na čolnarskih (ladjarskih) postajah vzdolž Save. Od hrvaške meje do Zaloga je bilo ob Savi 14 postaj. Razen Litije in Ponovič so bile važnejše postaje še Št. Jurij (Podšentjur), Pogonik, Apnenec pri Ribčah, Kleče, Dol in Zalog ter Zagorje, Trbovlje, Hrastnik, Zidani Most, Radeče, Loka, Sevnica, Brestanica, Krško in Brežice.

Po prenehanju regulacijskih del v letu **1742**, so navigacijske naprave nekaj časa slabo vzdrževali in trgovina po Savi je pričela usihati. Žito z Banata so pričeli tovoriti po cesti - čez Karlovac - do morja v Bakru. Tako so leta **1754** vodno mitnino ukinili.

POTNIŠKEGA PROMETA PO SAVI NI BILO

Vodni promet po Savi je imel izključno tovarni značaj, ker se je potniški promet odvijal po cestah. Sem ter tja pa se je kak posameznik le peljal z rečno ladjo, vendar na svojo odgovornost, saj plovba ni bila vedno povsem varna. Za potovanje so se potniki dogovorili z ladijskimi pomočniki, brez napitnine pa seveda ni šlo.

Obnovitev trgovine po Savi pa so želeli predvsem tržaški in ogrski trgovci in na Savi so se leta **1755** spet začela regulacijska dela. Izboljšali so navigacijo in spet pričeli pobirati vodno mitnino, saj je trgovina in plovba po Savi oživela kot še nikoli dotlej. Zato so tudi rasle cene čolnov, prevoza in mitnine. Da bi uvedli red in evidence plovbe so leta **1766** ustanovili čolnarski urad in čolnarske matične knjige. Čolnarski urad je bil v Prusniku, ki je čolne razporejal za plovbo po posebnem vrstnem redu.

VLEČNE POTI

Sprva so naravne ovire pri plovbi po Savi le težka premagovali. Pred slapovi in brzicami so morali čolnarji tovor razložiti in ga na ramenih in tovorni živini, po ozki stezi prenesti v za plovo ugodno strugo. Regulacijska dela na Savi v prvi polovici 18. stol. so plovbo bistveno olajšala, okrog leta **1777** pa so med Litijo in Zidanim Mostom vlečne poti toliko razširili, da je čolne (ladje) lahko navzgor vlekla tudi živina. Na mnogih mestih so morali v ozki soteski vlečno pot vsekati v živo skalo in te poti so danes še edini viden spomin na v preteklosti zelo živahen vodni promet po Savi.

NAVZGOR SO VLEKLI

Ladje so navzgor po Savi sprva vlačili ljudje. Dostikrat so bili to tudi kaznjenci, ki so namesto kazni, morali vlačiti ladje po Savi. Kasneje so jih vlačili tudi poklicni "vlačugarji", ki so jih za ta dela najemali trgovci oz. čolnarji. Pri normalnem vodnem stanju je ladjo vleklo približno 30 mož, pri visoki in divji vodi pa tudi do 50. Z zgraditvijo širokih vlečnih stez so pričeli ladje vlačiti z živinsko vprego. Ladje so bile navezane na 80 do 120 sežnjev (1 seženj = 1,89 m) dolge vrvi, na katere je bilo vpreženih pri ugodnih plovnih razmerah 7 do 8 parov volov, na brzicah in neugodnih delih struge pa tudi do 24 parov.

Vendar pa so plovbo in trgovino po Savi v drugi polovici 18. stol. nenehno spremljale težave zaradi sprememb gospodarskih situacij in letin.

Leta **1772** so ponovno pričeli z regulacijskimi deli. Za vzdrževanje regulacij in navigacije je bila ustanovljena tudi navigacijska direkcija s sedežem v Ljubljani, ki je delovala do leta **1781**.

V Litiji in drugih krajih ob Savi so v obdobju vodnega prometa po Savi cvetele obrtne

dejavnosti, povezane s čolnarstvom in trgovino. Zlasti izdelovalci čolnov so dobro zaslužili, pa tudi vrvarji, barvarji (farbarji), tesarji, kovači in zlasti gostilničarji. Brodniki in njihovi hlapci so velik del zaslužka zapili v litijskih in drugih gostilnah ob Savi. V Litiji je bila pomembna čolnarska postaja, zato so se v njej in okolici lepo razvijale razne obrtne dejavnosti. Dosti dela so imeli tudi trgovci in lastniki živine, saj so jo potrebovali za vleko po Savi navzgor, pa tudi za razvoz blaga od postaj ob Savi v notranjost in obratno.



Vlačenje ladij (čolnov) po Savi navzgor (grafika Maksim Gaspari).

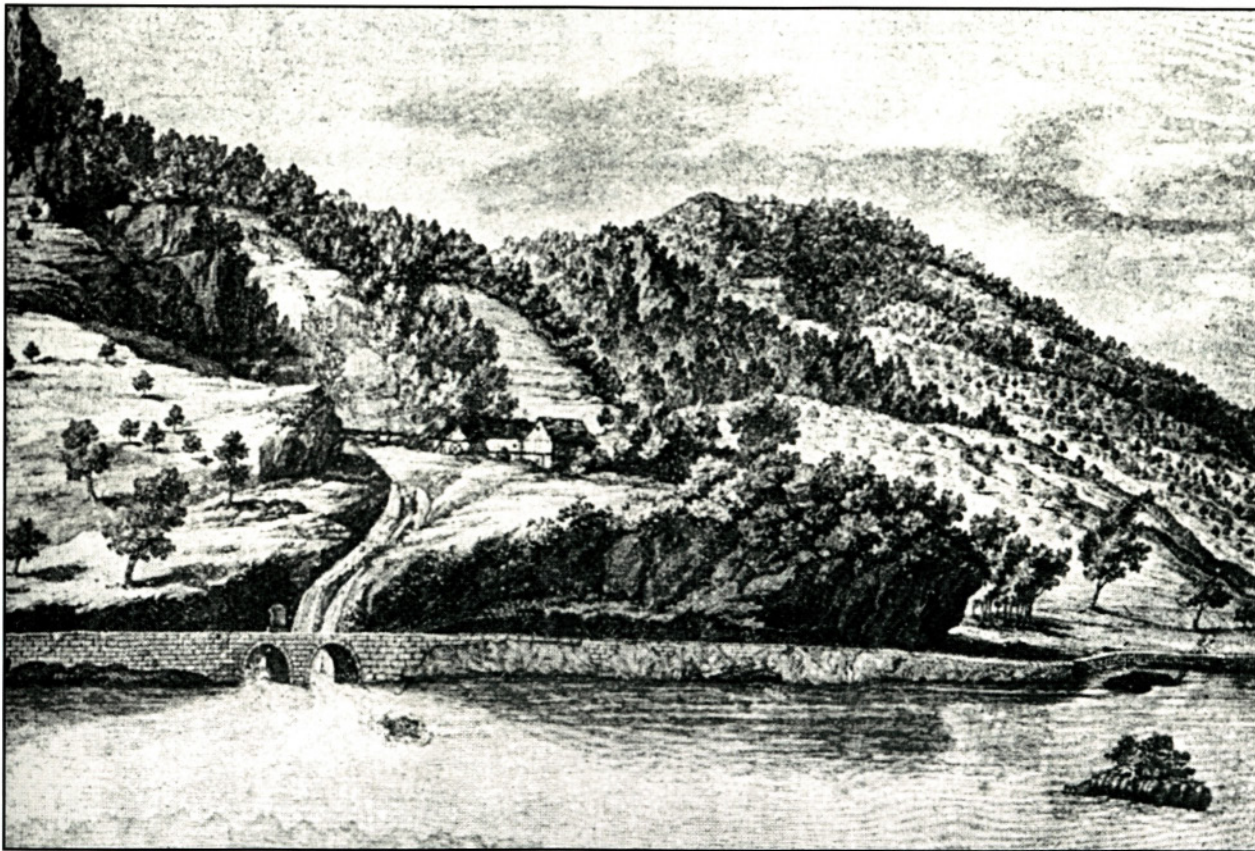
Rečni promet po Savi je bil predvsem blagovni. Navzgor in navzdol so tovorili trgovsko blago, predvsem kmetijske pridelke za potrebe prebivalstva in vojaštva. Ladje so - sicer redkokdaj - prevažale tudi potnike, saj je bila vožnja po cesti s kočijo znatno dražja. Vendar pa se je potniškega prevoza z ladjami po Savi, posluževal predvsem revnejši sloj prebivalstva. Prevoznine so bile resnično nizke, vendar so bila potovanja zelo dolgotrajna.

Mnogo ljudi je takrat živel od savskega vodnega prometa. Od trgovskih in čolnarskih družb, državnih institucij pa do primarnih dejavnosti kot so vleka ladij, upravljanje, prekladanje in sekundarnih kot

prevozništvu, tesarstvu, barvarstvu, kovaštvu, pasarstvu, vrvarstvu in gostinstvu. Mnoge od teh obrti so z zamiranjem rečne plovbe, pričele počasi usihati.

Promet po Savi je dolga leta rečnega prometa dajal kruh ljudem v Litiji in vsem krajem ob Savi od Ljubljane navzdol. Način življenja ljudi ob Savi in v zaledju je narekovala reka in promet po njej.

Ko so leta **1849** zgradili železnico od Celja do Ljubljane je vodni promet po Savi od Ljubljane do Zidanega Mosta domala čez noč usahnil, saj ga je pričela hitro izpodrivati hitrejša in modernejša



Sava pri Trbovljah, ko so leta 1871 v skale vsekali pot za vlačenje ladij.

železnica. Vodni promet je še naprej živel na relaciji Zidani Most - Sisak, ko pa so leta **1862** zgradili železnico tudi tam, je ves rečni promet naenkrat prenehal. Ladje in čolne so prodali, živino tudi, nekateri čolnarji so se nekaj časa še ukvarjali z brodarstvom oz prevozi blaga in ljudi čez

Savo, ko pa so zgradili mostove pa je prenehala tudi ta dejavnost. Vendar pa vsi ljudje le niso ostali popolnoma brez dela. Železnica je mnogim ponudila nove priložnosti in nove zaposlitve... V Litiji je brod čez Savo od Kisletove hiše vozil do leta **1852**, ko so zgradili most.

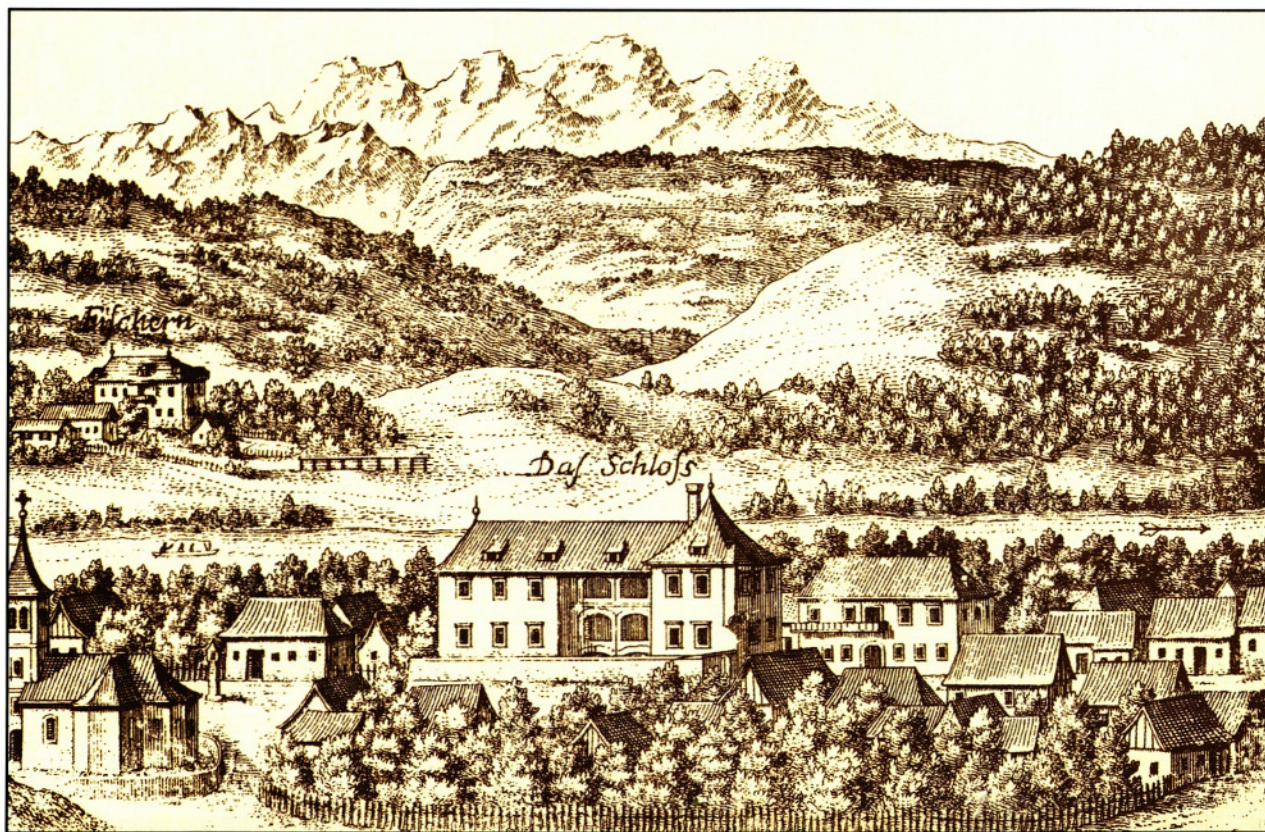
LITIJA PRED ŽELEZNICO

Kdo ve, kakšna bi bila današnja podoba Litije in okoliških krajev, če ne bi leta **1849**, mimo stekla "železna cesta", kot so jo takrat imenovali. Do takrat je bila Litija razmeroma nepomemben kraj.

Prva omemba Litije sega v leto **1145** kot **Villa Litta**, sicer pa viri omenjajo tudi leto **1256** kot eno prvih omemb kraja.

V okolici Litije so rudarili že Rimljani, tudi kasneje, v 15. in 16. stoletju, je bil tu velik razcvet rudarstva. Takrat je bil v Litiji tudi višji rudarski urad.

Dolga stoletja je Litiji dajal pomen predvsem grad **Turn**, ki še danes - deloma predelan - stoji v starem delu mesta. Zgradili so ga v 14. stoletju, takrat je Litija tudi postala trg s tržnimi



Litija leta 1679 (po Valvasorju).

pravnicami. Tedaj je bila v Litiji tudi kapela iz katere je v 15. stoletju nastala cerkev, ki pa so jo kasneje še večkrat predelali.

Prebivalci Litije so vse do sredine 19. stol. v glavnem živeli od kmetijstva in obrti. Ker je bila Sava plovna reka, je po njej potekal živahen promet z ladjami. V Litiji je bila tudi ladjarska postaja, zato so se tu razvile razne obrti, ki so rečnemu prometu in ladjarjem dajale podporo, oz. izdelke kot so ladje, vrvi, platno in les. Vzporedno s tem se je razvilo veliko drugih obrti kot kovaštvo, krojaštvo, čevljarstvo, kolarstvo, sedlarstvo, mizarstvo in nenazadnje gostilničarstvo. Veliko je bilo "furmanov" - prevoznikov s konjsko vprego.

Litija je bila samo na desnem bregu Save. Na drugi strani je bil Gradec, ki pa z Litijo ni imel prav veliko skupnega. Nekdaj je tu stal grad

Somenj v Litii na Dolenskim

Pod tem naslovom je bil v št. 14, Bleiweisovih "Novic" leta 1847, objavljen članek, ki opisuje utrip Litije (na Dolenskem?! op.p.), ko je bil na ponedeljek, 15. marca po predpostni nedelji, v Litiji sejem. Na njem je bilo okrog tisoč glav volov, ki so imeli visoko ceno, kupcev pa ni bilo veliko. Prašičev je bilo na sejmu malo, nek Hrvat jih je imel 25, pa jih je prodal komaj polovico.

Ribče (Fischern), približno na tem mestu je danes lepa stara "Vila", kot Litijani imenujejo to zgradbo. V Gradcu je bilo nekaj kmetij, nekatere so še danes žive, sicer pa je nekaj

Konjev ni bilo, druge kramarije pa vse polno. Toliko kramarjev doslej v Litiji še ni bilo, pa tudi ljudi je bilo veliko. Prišli so z bližnjih in daljnih krajev, saj je bil lep in sončen dan. Neka ljubljanska kramarica, ki je prodajala "žensko kramo", je prodala za 100 goldinarjev krame. Tudi nek Slovak, ki je prodajal platno je bil z izkupičkom zadovoljen, saj je imel na litijskih sejmih vedno dobro kupčijo. Samo nek prodajalec suhe robe ni bil zadovoljen s prodajo in je povedal, da je prodal le toliko, kolikor je sproti zapil. Na sejmu pa je bila takšna gneča, da se med 11. in 16. uro ni dalo z vozom priti ne ven ne noter na sejmišče. Zato je pisec članka predlagal, da bi v bodoče sejni ne bili več na trgu, ampak na gmajni pod hribom. Pisec je to še posebej poudaril, saj bo naslednji sejem ob sv. Florjanu in takrat bo še hujša gneča, ker bodo prišli tudi **"ljudje od železne ceste"** (delavci, ki so delali železnico mimo Litije op.p.), ki bodo na sejmu menjali denar. Najbolj zadovoljni pa so bili s sejmom litijski gostilničarji, ki so se naslednjega, Florjanovega sejma, še bolj veselili.

Somenj v Lití pri Šmartnu na Dolenjskim

Pisec je v Bleiweisovih Novicah v št. 44, junija leta 1847, opisal Florjanov sejem v Litiji (ki jo takrat imenuje še Litija pri Šmartnem na Dolenjskem! op.p.). Sejem ni bil kaj prida. Bilo je malo živine, ki je bila "kumerna" (mršava op.p.), pa tudi kupcev je bilo malo. Kramarji so se grdo držali, ker niso imeli komu prodajati. Tudi ljudi od železnice (delavcev) ni bilo toliko, kot so pričakovali. Pisec ugotavlja, da četudi bi "**ljudje od železnice**" prišli, si z njimi ne bi veliko pomagali, ker to leto na železnici dela prav malo "Kranjcev", večinoma so "Lahi" in Čehi. *Imajo pa tako nizko plačo, da se v potu svojega obraza, pri tedanji draginji, komaj s pusto polento preživijo. Zato sem ter tja tudi kradejo in goljufajo.*

časa spadal k davčni občini Hotič. Prebivalci Gradca so bili bolj povezani z Vačami, kamor so tudi pokopavali umrle, in s Savo, kjer so imeli tudi poroke in krste. Med Gradcem in Litijo je bila Sava, ki je takrat predstavljala veliko naravno in nekaj časa tudi upravno - teritorialno mejo. Obe naselji je povezoval brod, ki je vozil od Kisletove hiše v Podkraju. Bolj znano je bilo sosednje Šmartno, ki je bilo že leta **1135** - farno središče. Šolo pa je imelo od leta **1665**. V obdobju, ko je mimo

"Novice" (dr. Janez Bleiweis), junija 1847 (še en sejem)

V 44.štev. "Novic" leta 1847, je pisec opisal tudi sejem v Litiji na ponedeljek, po sv.r.telesu. Tudi ta sejem je bil slab. Največ težav pa so imeli z "**vlačugarji**" (ljudje, ki so vlačili ladje po Savi, op.p.). Pisec je težave s pijanimi "vlačugarji" opisal takole: *"Prešičev na semnju ni bilo nič, domu grede pa smo več tacih videli, ki so jim enaki bili; in ti bi bili še marsiktere zdrave okužili, ko bi jim naši pridni in hvale vredni varhi (žendarji), kateri se tukej okrog železnice prav junaško obnašajo, in nevarnim "vlačugarjem" meje stavijo, praviga pota kazali ne bili!"*

Litije stekla železnica pa je bilo tam tudi okrajno sodišče. Po izgradnji železnice se je pričela Litija hitro razvijati in je od sosednjega Šmartna kmalu prevzela vse pomembnejše ustanove.

Leto **1849** je bilo v vsej litijski zgodovini najbolj prelomno. Ko so mimo Litije zgradili železnico, so se pričele za takratne časovne razmere stvari zelo hitro spreminjati. Litija je pričela dobivati drugačno podobo. Investicije v promet, industrijo in gradnjo stanovanj ter zgradb za razne splošno potrebne ustanove, so najavljale drugačno podobo Litije in življenja v njej ter okolici...

PRVE ŽELEZNICE

Naši predniki so promet izvajali po cestah in vodah. Prazgodovinski človek se je zadovoljil s stezami, z izumom vozov so nastali kolovozi in kasneje ceste. V naših krajih so dobre ceste gradili Rimljani, ostanki rimskih cest so ponekod vidni še danes. Rimljani so gradili ceste od Ogleja pa vse do srednjega toka Donave, prek Postojne, Vrhnike, Ljubljane, Trojan, Celja, Ptuja in naprej. Tod se je vlekla strateška vojaška cesta, na katero so se priključevale tudi mnogo skromnejše stranske. Od Ljubljane so se cepile ceste proti današnji Dolenjski in Gorenjski. Z razpadom rimskega cesarstva so tudi ceste deloma razpadle. V srednjem veku so jih nekoliko obnovili in pomaknili bliže gradovom in pomembnejšim naseljem. Šele sredi 18. stol. so se avstrijski vladarji zavzeli za izboljšanje cest in boljše vzdrževanje.

Prav tako je promet po Savi obstajal že v davnini. Plovbo čolnov so ovirale številne brzice in slapovi, regulacije v 18. stoletju so to olajšale. Takrat so izdelali tudi vlačilne steze na desnem bregu Save med Renkami in Zidanim Mostom. Od tedaj so ladje proti toku vlekli le še z živino. Ljudje pa so še vnaprej iskali nova in boljša prometna sredstva in načine za opravljanje prevozov. Pradavne sledove transportnih naprav, ki so spominjale na železnico so zasledili že v

antični Grčiji, ko so odkrili kamnite poti z vrezanimi žlebovi za vodenje koles vozov. Tudi v srednjem veku so zaznali naprave, ki spominjajo na železnico, predvsem v rudnikih, kjer so nakopano rudo vlačili iz rovov. V 14. in 15. stoletju so se že pojavili prvi rudniški vagončki, ki so jih potiskali po

**“Novice” (dr. Janez Bleiweis),
aprila 1845**

Prve vesti o “železni cesti”

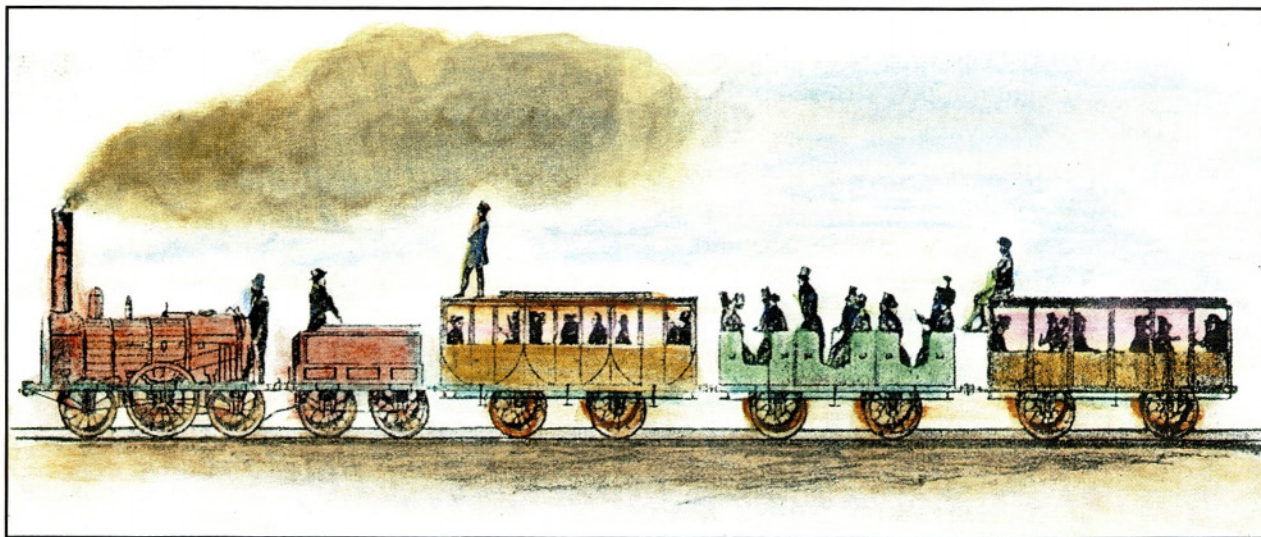
Železna cesta v Ljubljano bo od Save sem prišla, to je od Zidaniga mosta memo Ribič. To je zdej gotova reč, zakaj po vikšim c.k. dvornim sklepu od 20. Rožnicveta so vsi tisti, ki mislijo to delo po nar manji ceni prevzeti, povabljeni, spisano ponudbo zadnjič do 14. Velikiserpana vikšimu vodstvu cesarskih železnih cest na Dunaju naznanje dati. Prevdarik vsih potroškov samo za temeljno delo (Unterban) železne ceste od Zidaniga mosta do Ljubljane, to je za 8 mil in 1133 sežnjev, znese 2 milijona, tri sto dva in osemdeset tavžent in pet sto goldinarjev in 1 krajcar. Do konca Velikitravna v letu 1847 mora to delo dokončano biti.

lesenih tirnicah in tako spravljali rudo na prosto. Litoželezne tirnice so prvi začeli izdelovati Angleži, ki tudi sicer veljajo za izumitelje železnice.

Parni stroj je kot delovni stroj prvi uporabljal Anglež **Thomas Newcomen** leta **1712**. Uporabljali so ga kot delovni stroj v rudnikih, za črpanje vode. Za izumitelja parnega stroja pa velja Anglež **James Watt**, ki je parni stroj, na katerega osnovi so se razvile vse kasnejše izvedbe, izumil leta **1769**. Sprva so bili ti parni stroji stacionirani in so jih uporabljali v različnih vrstah industrije, nenehno pa so razmišljali, kako napraviti tudi mobilni parni stroj, ki bo lahko vlekel bremena oz. tovore po tirih.

Najprej so za vleko tovorov po tirih uporabljali konjsko vprego, vendar s tem niso bili zadovoljni. Potreben je bil gibljiv "ognjeni konj", in ni bil več daleč čas, ko so tudi to udejnali.

V Avstriji, kamor smo v tistem obdobju spadali tudi Slovenci, so prvo železnico zgradili že leta **1827** od Linza do Budjevic, vendar so za vleko služili še konji. Sicer pa so v Avstriji leta **1836** gradili najprej "Severno železnico" od Dunaja do Bochnije v Galiciji. Na prvem odseku do Wagrama je železnica stekla leta **1838**. Nato pa so leta **1839** že pričeli graditi "Južno železnico" Dunaj - Trst.



Vlak iz leta 1837, ko pri nas še ni bilo železnice.



*Železnica je bila eden od simbolov industrijske revolucije v Avstriji
(Habsburžani, Mladinska knjiga Ljubljana, 1994).*

SLOVENCİ V ČASU GRADNJE JUŽNE ŽELEZNICE

Slovenci do najnovejše dobe, do leta 1991, nismo imeli svoje države. Živeli smo v državah, nekaterih bolj, nekaterih pa manj prijaznih in razumevajočih do slovenskega naroda.

V obdobju pričetka gradnje Južne železnice Dunaj-Trst smo Slovenci živeli v takratni Avstriji in sicer v deželah Kranjski, Štajerski, Koroški in Goriški. Cesar je bil **Ferdinand I.**, (vladal od 1835 - 1848), najstarejši sin avstrijskega cesarja Franca I. Ko je leta 1835 Franc I. umrl, je bil Ferdinand prestolonaslednik. Vendar pa so o njegovi primernosti za vladanje že dolgo dvomili. Mučili so ga napadi božjasti, pomanjkljiva zmožnost osredotočanja misli, gibalne motnje in pogoste bolezni. Nekateri je nenazadnje motil tudi njegov videz, ki "ni imel vladarskih značilnosti". Slaboumen sicer ni bil, kot so mu pogosto očitali, saj je govoril več jezikov, za vladarja pa resnično ni imel pravih sposobnosti.

Še za časa življenja njegovega očeta cesarja Franca I., predvsem pa pred njegovo smrtjo, je imel velik vpliv na odločanje v cesarskem dvoru knez **Metternich**. Na njegovo prigovarjanje je cesar Franc I. tudi v oporoki določil cesarsko nasledstvo najstarejšemu sinu Ferdinandu, kar je Meternichu ustrezalo

predvsem za to, da bi ob Ferdinandovi nesposobnosti, sam pridobil večjo moč. Tako je tudi bilo. Cesarstvo je tudi pod vodstvom cesarja Ferdinanda I. živelo, dejansko oblast pa je imel kancler knez Metternich. Cesar Ferdinand je bil v očeh ljudstva "dobri cesar", saj se dejansko ni nikoli spuščal v vsebinske zadeve in s tem v možne konflikte. Tako je vladal vse do revolucije leta 1848. Knez Metternich, državni kancler od leta 1822, in dejanski vladar države, je bil zagovornik monarhističnih načel in sistema moči velikih sil. Med drugim je bil tudi med snovalci Svete alianse - Zveze evropskih vladarjev leta 1815. Kongres Svete alianse je bil leta **1821** tudi v Ljubljani, s čimer je dobila velik evropski sloves in pomen. Namen Svete alianse je bil tudi v dušitvi vseh demokratičnih in svobodomiselnih gibanj. Metternich je bil privrženec policijskega režima in ga je tudi izvajal. To je bilo obdobje Metternichovega absolutizma, ki ga je zlomila šele marčna revolucija leta 1848....

MARČNA REVOLUCIJA 1848

Dunajska marčna revolucija se je pričela 13. marca 1848 na Dunaju. Delavci in študenti so silovito demonstrirali. Državni kancler

Metternich je zbežal v Anglijo, cesar Ferdinand I. pa v Innsbruck, kasneje pa v Olomouc. Z odpravo zemljiškega gospostva in delitvijo zemlje kmetom, je bila uveljavljena zemljiška odmera, odpravljena je bila cenzura, in obljubljena nova liberalnejša ustava, ki je bila objavljena 25. aprila 1848.

Za Slovence je imela marčna revolucija velik pomen. V tem času, v "**pomladi narodov**", je nastal prvi celostni slovenski narodni program in zahteva po Zedinjeni Sloveniji. Tudi sicer je bil to čas vzpona na oblast za liberalno meščanstvo, ki je po osvojitvi gospodarske moči, zahtevalo tudi politični odstop plemstva in kronanih glav z družbenega prizorišča.

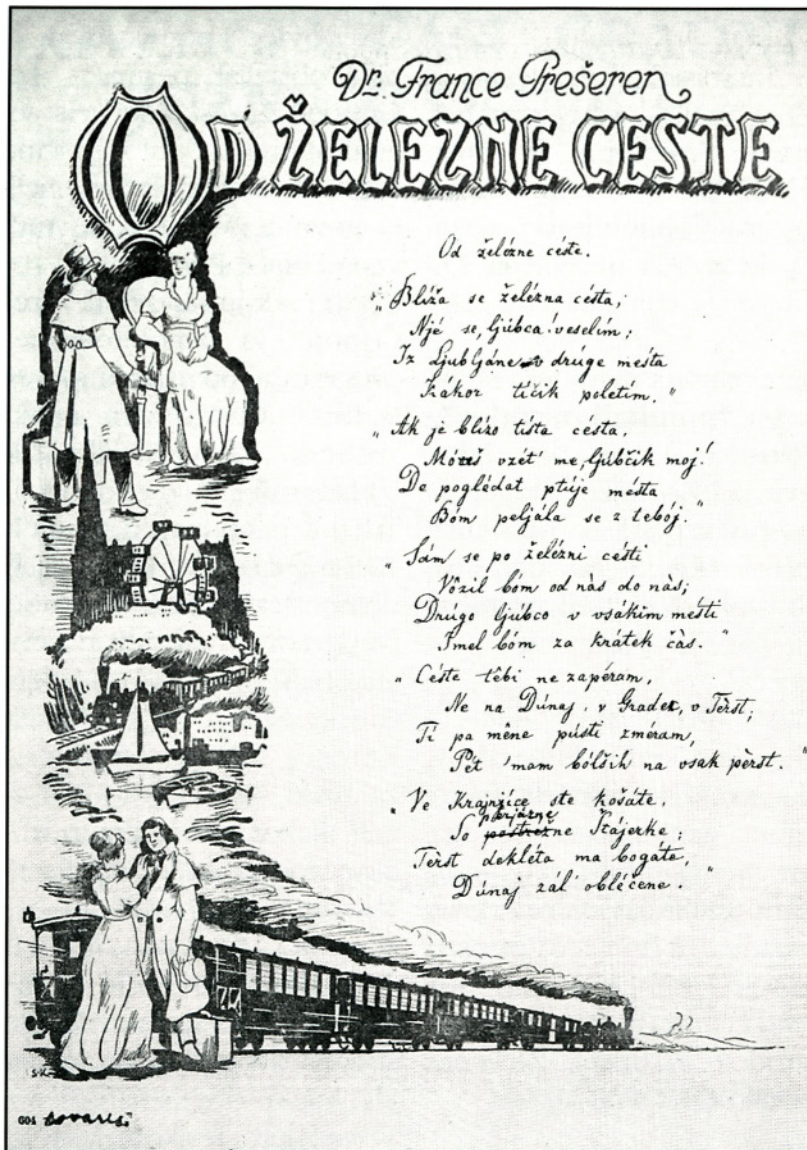
Slovenske dežele so se takrat vključevale v industrijsko revolucijo, ki je prinesla svetu silovite spremembe: zamenjava ročnega dela s strojnimi je silovito dvignila produktivnost dela, uničevala stare vaške kmetijske in mestne obrtne skupnosti, rojevala nov družbeni sloj - delavstvo, in neizogibno vsiljevala tudi novo politično organiziranost narodov in držav. Življenje ljudi se je popolnoma spremenilo...

"Pomlad narodov" je imela na Slovenskem več duhovnih središč. Janez Bleiweis je leta 1843 začel izdajati "**Kmetijske in rokodel-**

ske novice", pesnik Jovan Vesel Koseski je v njih objavljajl pesmi, s katerimi je budil narodno zavest. Bleiweis se je zavzemal za enakopravnost slovenščine v šolah in državnih uradih. O Slovencih so takrat pisali in govorili, Matija Čop, Andrej Smole in seveda France Prešeren.

Zlasti takoimenovani Prešernov krog s Čopom in Smoletom je izražal trden program neodvisnosti slovenskega naroda z lastno oblastjo ter enakopravnostjo in svobodo vseh narodov, kar je Prešeren izrazil tudi s svojo Zdravico.

Tri dni po dunajski marčni revoluciji 1848, 16. marca, je tudi v Ljubljani prišlo do demonstracij. Delavci, študenti in kmetje pa so demonstrirali tudi po drugih krajih. Zato je oblast uvedla obsedeno stanje. Ljubljanske Novice so 29. marca objavile članek Korošca Matije Majarja Ziljskega, ki je zahteval, da "vsakdo živi doma v svoji deželi, kakor mu je drago in ljubo." Dunajski Slovenci pa so 20. aprila v svojem društvu "Slovenija" sestavili in v tiskarni Jožeta Blaznika v Ljubljani natisnili program **Zedinjene Slovenije** v katerem so zahtevali združitev Slovencev v Zedinjeno Slovenijo s svojimi organi oblasti, enakostjo pravic, kot jih imajo drugi narodi v svojih deželah, slovenskim jezikom v šolah in uradih. Še pred tem, 7. aprila, pa so v Ljubljani slovenski študenti, ki so na Dunaju študirali pravo, pod vodstvom Lovra Tomana,



V pričakovanju železnice, ki so jo začeli graditi leta 1845 od Celja proti Ljubljani, je dr. France Prešeren napisal igrivo pesem, v kateri je "železno cesto" uporabil za izhodišče. Slavnostne otvoritve železnice in prihoda prvega vlaka v Ljubljano, Prešeren ni dočakal, saj je umrl 8. februarja 1849.

kasnejšega poslanca v Državnem zboru, razvili slovensko zastavo, belo-modro-rdečo tribarvnico.

Revolucionarno leto 1848 je odpravilo cenzuro 25. aprila 1848, in prineslo novo, liberalno ustavo ter zemljiško odvezo. V slovenskih deželah je v kmečko last prišlo tudi do 95% obdelovalne zemlje, vendar pa so kmetje morali gospodi odplačevati visoke odškodnine. Marsikdo tega ni zmoget. Pritisk na kmeta je povečala še industrializacija, ki je ponujala manj delovnih mest, kot je bilo obubožanih kmetov. Zato se je do konca stoletja izselilo več kot 100.000 Slovencev, predvsem v zahodnoevropske države in Ameriko.

Toda absolutistična oblast na Dunaju se je kmalu spet postavila na noge. Razveljavila je ustavo iz aprila 1848, odpravila svobodo tiska, prepovedala (politična) društva, odpravila porotna sodišča, poostrila kazni za politične delikte ter žalitev veličanstva.

Vendar pa je bila ideja Zedinjene Slovenije globoko zasidrana v ljudeh. V drugi polovici 19. stoletja so bila za slovenske dežele v Avstroogrski, značilna mnoga narodnostna

gibanja, ter ustanavljanja društev, čitalnic in pevskih zborov. Vrstila so se številna zborovanja, tabori itd. Vendar pa je to že povsem drugo, obširno poglavje zgodovine Slovencev. V tem obdobju je bil zelo aktiven tudi litijski rojak **Luka Svetec**, ki se je že ob marčni revoluciji, kot 22-letni mladenič zavzemal za pravico Slovencev do slovenskega jezika in kulture. V tistem času je bil med najbolj znanimi in agilnimi narodnimi buditelji.

V letih pred marčno revolucijo 1848, pa so v takratni Avstriji pričeli graditi prve železnice. Predrevolucionarna leta in revolucionarno leto 1848, pa niso bistveno zaustavila del na železnici.

Marčna revolucija je bila krvavo zadušena oktobra 1848, formalno končana pa 2. decembra 1848, ko je cesar Ferdinand I. odstopil. Na njegovo mesto je prišel Slovecem mnogo bolj znani, takrat 18-letni **Franc Jožef**, ki je Avstroogrski vladal vse do smrti 21. novembra 1916. Dve leti je nato vladal cesar Karel, s koncem prve svetovne vojne leta 1918, pa je razpadla tudi Avstroogrška monarhija.

JUŽNA ŽELEZNICA DUNAJ - TRST

Avstrijska oblast je imela v prvi polovici 19. stoletja velik interes povezati prestolnico Dunaj s Trstom, saj sta bili mesti povezani le po cestah, potovanja oz. prevoze pa je spremljalo kup težav. V prvi vrsti je bilo potovanje po cestah zelo dolgo in utrujajoče, tovore pa so prevažali še dlje. Poleg tega pa na vozove tudi niso mogli nalagati poljubnih količin tovora, saj so imele konjske vprege omejitve, prav tako pa vozovi.

Z izumom železnice v Angliji, pa so se odprle povsem nove in boljše možnosti za promet. Zato so se v Avstriji leta 1837 lotili načrtovanja železnice od Dunaja proti Trstu. Načrtovalci trase so si postavili dva osnovna cilja za realizacijo načrta: od Dunaja do Trsta priti po čim krajši in cenejši poti, vendar naj bi bila proga obvezno izpeljana prek obeh takratnih glavnih provincialnih mest Štajerske in Kranjske, torej mimo Gradca in Ljubljane. V ta namen so v Gradcu, Ljubljani in Trstu ustanovili železniške komiteje, ki so bili med seboj v stalnih stikih in razgovorih, tudi glede finančne pomoči pri gradnji železnice.

Za gradnjo Južne železnice je bilo takrat veliko zanimanja. Za pridobitev koncesije za gradnjo proge si je prizadeval **Sammuel Rotschild**, ki je skupaj s svojimi štirimi brati obvladoval finančni kapital v

Evropi. Vendar pa ga je pri tem prehitel dunajski bančnik baron **Jurij Sina**, ki je dobil koncesijo za progo Dunaj - Gloggnitz pod Semmeringom. Rotschildova prošnja za podelitev koncesije za progo Dunaj - Trst je bila odbita, saj je država pričela to progo graditi v lastni režiji. Rotschild sicer

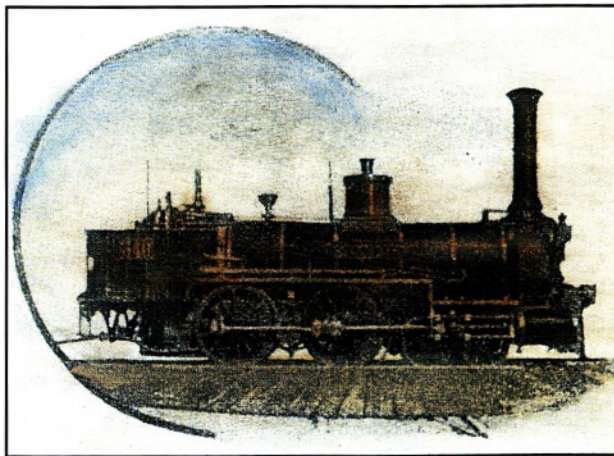
“Novice” (dr. Janez Bleiweis), januarja 1846

Železna cesta

Na železni cesti od Mürcušlaka do Gradca se je lanjsko leto peljalo 296935 odrašenih ljudi in pa 6190 otrok. Na vožnini je prejela 232350 gold. in 25 kr.srebra. Blaga so pa v tem času na nji zvozili 688560 centov in 72 funtov: vožnina za-nj je znesla 113012 gold. in 34 kr. Mesca Velikiserpana se je nar več ljudi po nji peljalo, nar več blaga pa v mescu Kimovcu.

ni izgubil interesa zanjo in po 22 letih, ko je država pri vzdrževanju proge omagala, jo je tudi dobil. Baron Jurij Sina je ustanovil železniško družbo Dunaj - Gloggnitz oz. Dunaj - Raab, ki je leta 1839 dobila gradbeno dovoljenje za gradnjo

proge. Pri določevanju smeri nove proge je šlo za to, da bi se čim bolj ognili gorovju, predvsem Semmeringu, in s progo povezali tudi ogrske pokrajine. Ker pa je imela družba z Madžari težave, so gradnjo proti jugovzhodu opustili in se usmerili direktno na jug proti Gloggnitzu, na severni strani gorovja Semmering. Leta **1842** je bil tako zgrajen odsek proge od Dunaja do Gloggnitza. Dejansko se je Južna železnica pričela v Mürzzuschlagu ob južnem vznožju Semmeringa. Ob pričetku gradnje Južne železnice od Mürzzuschlaga proti Gradcu, še ni bilo železniške povezave čez Semmering. Ta težaven odsek čez visoko gorovje so pričeli graditi šele kasneje, leta **1848** in ga dokončali leta **1854**. Pravzaprav so z graditvijo semmerinške proge pričeli že leta **1842**, vendar so dela začasno odložili



Lokomotiva iz leta 1850.

zaradi velikih težav s strmim gorovjem. Odsek od Mürzzuschlaga do Gradca so gradili od leta 1842 do otvoritve v letu **1844**. Ker pa v tem času proge čez Semmering še ni bilo, so od Glognitza po vzhodnih obronkih Semmeringa potnike prevažali s kočijami in konjsko vprego do Mürzzuschlaga.

OD GRADCA DO CELJA

Ta del proge Južne železnice je bil za Slovence še posebej pomemben, saj je gradnja segla tudi do nas. Tako smo Slovenci zahvaljujoč dejstvu, da smo takrat živeli v Avstriji, razmeroma zelo hitro prišli do železnice.

Družba Jurija Sine, ki je gradila progo od Dunaja do Gloggnitza, za gradnjo naprej od Mürzzuschlaga proti Gradcu, ni bila zainteresirana, pa tudi denarja ni imela dovolj. Obenem pa je država čedalje bolj spoznavala pomen železnice in je načrtovala gradnjo v lastni režiji.

Traso od Gradca do Celja so načrtovali v dveh variantah. Ena naj bi vodila od Gradca na Ptuj in bi obšla Maribor, ter nato s Ptuja prek Poljčan do Celja. Druga pa je bila načrtovana do Maribora in od tu dalje do Celja. Odločili so se za varianto čez Maribor (132 km), ker je imel prednost kot bodoče in pomembno prometno križišče, kljub temu, da je bil takrat Ptuj trgovsko enako razvit in močan kot

VELIKI GRADBENI POSEGI

Proga od Gradca do Celja je prečkala dve večji razvodnici in nekaj manjših. Prvo je premagala med Muro in Dravo, drugo pa med Dravo in Savo. Za izgradnjo proge 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.

Velik podvig na progi je bil Pesniški viadukt prek rečice Pesnice. Imel je 63 obokov, zgradili so ga iz opeke, porabili pa so jih 6 milijonov. Viadukt je bil 650 m dolg in 21 m visok.

Tudi most prek Drave je bil zahteven objekt saj je bil med Mürzzuschlagom in Celjem največji. Temelje in opornike so zgradili iz skal in klesanih kamnitih blokov, konstrukcija mostu pa je bila lesena. Most je bil 190 m dolg in 26 m visok. Gradili so ga dve leti po ameriškem sistemu Howe, pod vodstvom gradbenega inženirja Karla Geghe.

Sicer pa je železnica od Gradca do Celja šla skozi šest predorov, ob njej pa so zgradili 13 železniških postaj.

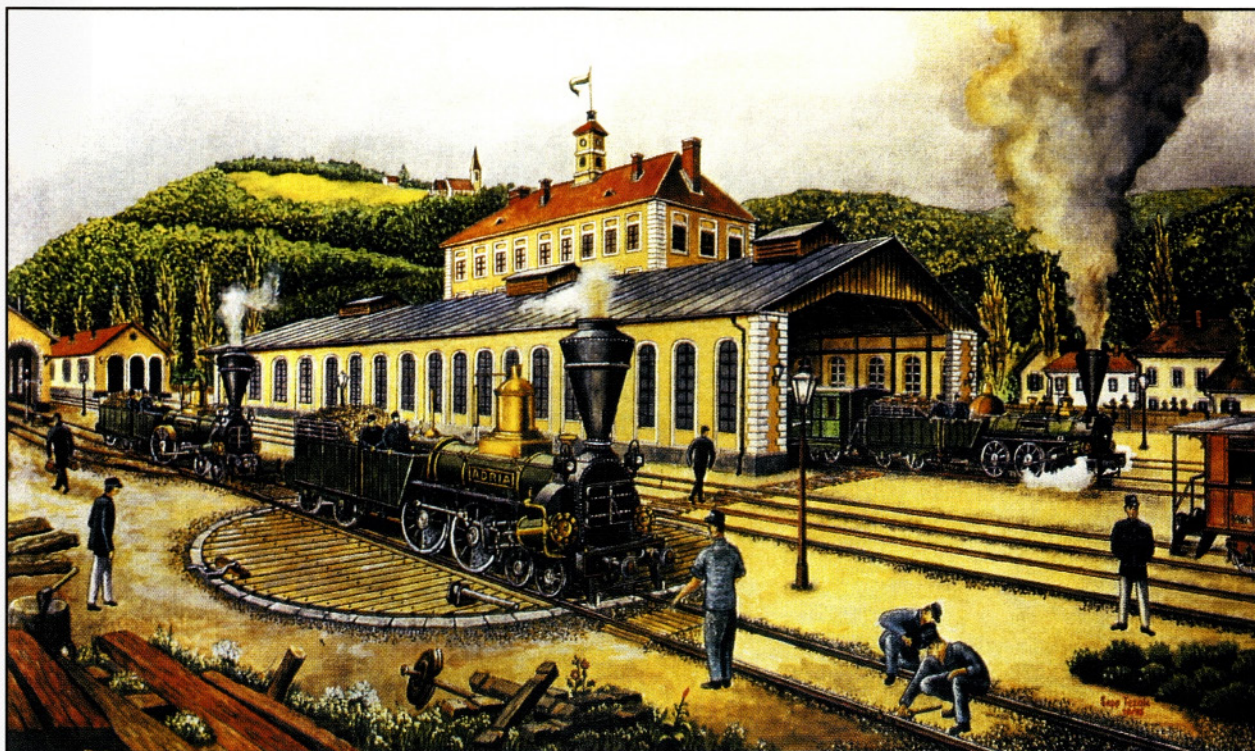
Maribor. Predvsem pa je bilo odločilno dejstvo, da je bila mariborska varianta krajša, pa tudi malo vzponov in padcev je imela. Največji je bil nekaj čez 900 m dolg vzpon pri Pesnici, z nagibom 9 promil.

“Novice” (dr. Janez Bleiweis), novembra 1845

Od Gradca do Maribora

Perva poskušnja vožnje na železni cesti od Gradca do Marburga je bila 1. dan Listopada in pa z blaponam “Weivelburg”. Celo pot, ktera 8 milj znese, so storili v eni uri in 50 minutah, akoravno so se semtertje nekoliko časa zaderževali.

Posebno poglavje je bila otvoritev proge na binkoštni ponedeljek, 2. julija 1846 v Celju. Zbralo se je ogromno ljudi od blizu in daleč. Otvoritveni vlak je na vseh postajah pozdravila množica ljudi, zlasti v Mariboru in Poljčanah. V enem od vagonov je igrala godba, na postajah pa so prihod vlaka pozdravili tudi s streli iz možnarjev. Največje slavnosti so bile v Celju. Zvrstili so se slavnostni govorniki, na koncu pa se je slavje zaključilo z veliko pojedino za povabljene. Popoldne se je vlak vrnil v Gradec.

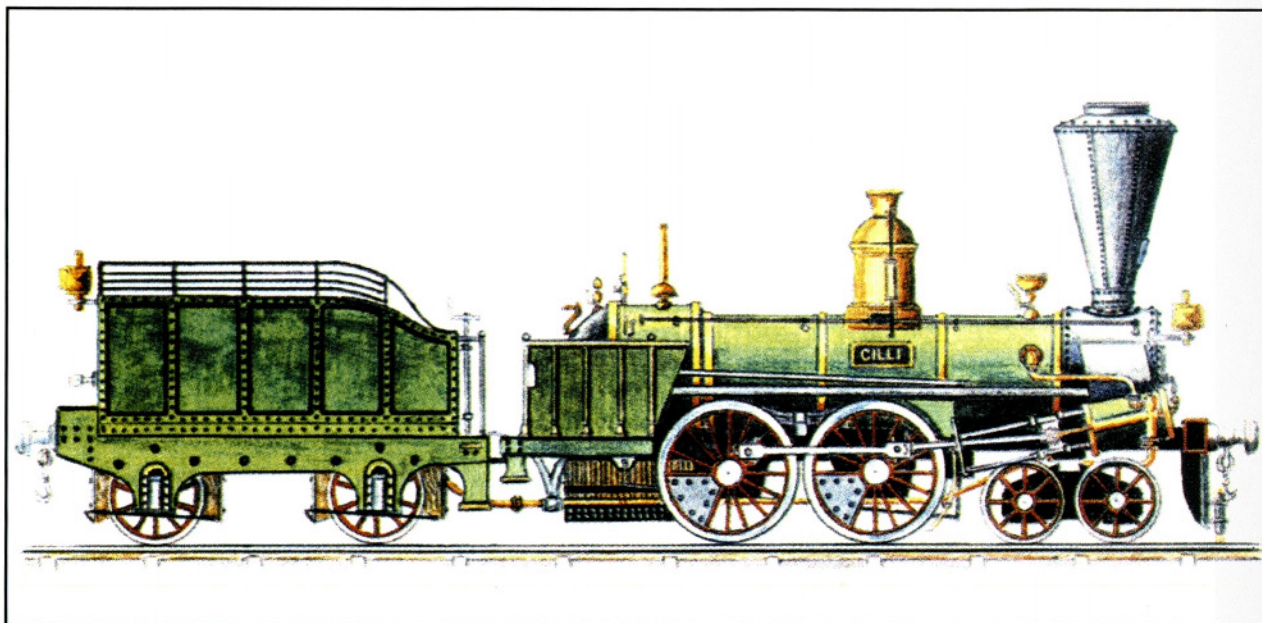


*Železniška postaja v Celju okrog leta 1846, ko je tja pripeljal prvi vlak
(akvarel Sepp Tezak, Graz).*

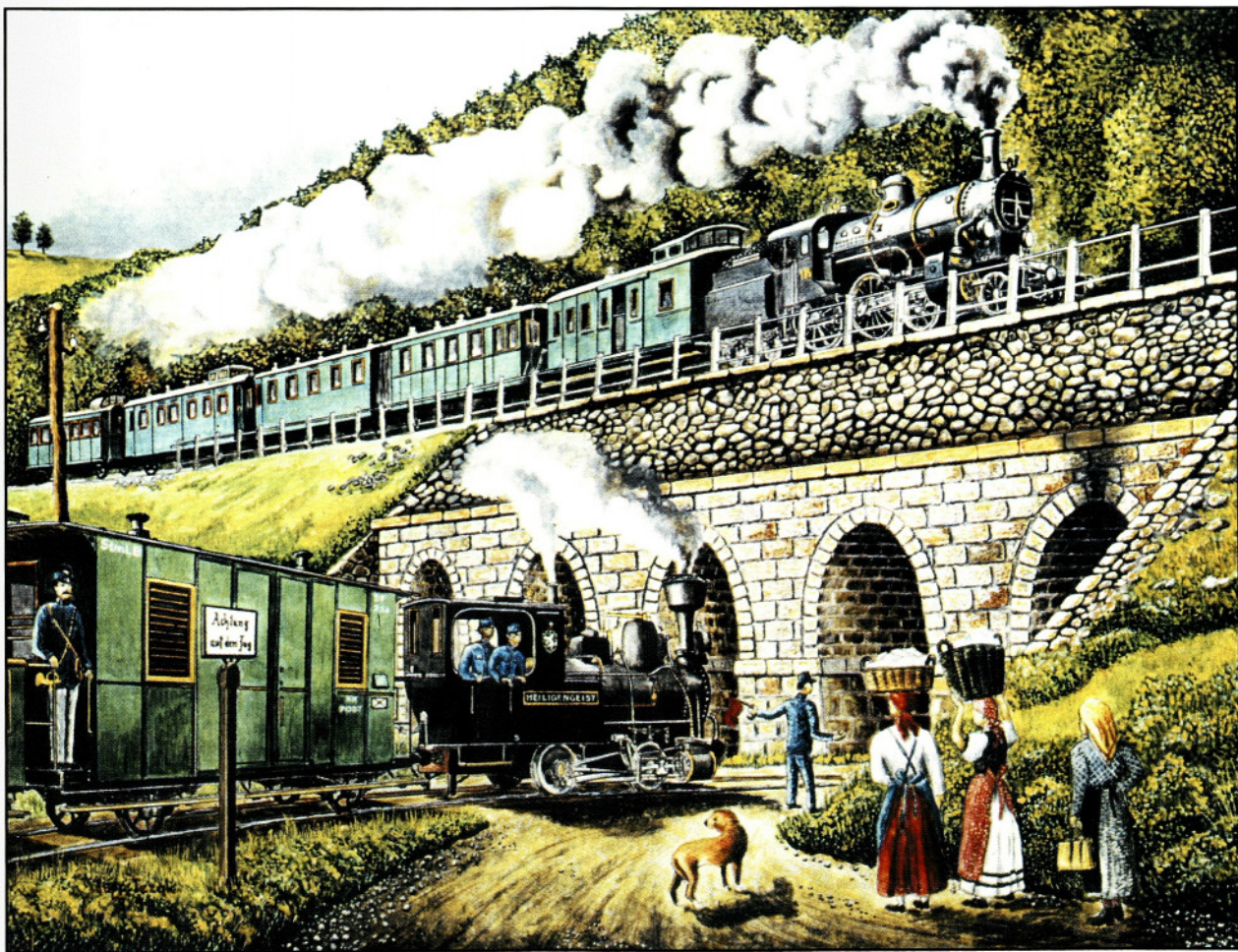
“Novice” (dr. Janez Bleiweis), maja 1846

Dopis iz Celja

*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, blaponi (Lokomotiven) imenovani. Že več dni poskušajo te **železne konje**, kakor jih kmetje okoli Celja imenujejo. Perpravljeni so že trije blaponi, kateri imajo imena: **Ocean, Grossglockner in Idria**. 27. dan pretečeniga mesca je vikši oglada c.k. železnice Dr. Ghega prvo poskušnjo s blaponam storil in se od Marburga v Celje nazaj v dveh urah in 45 minutah perpeljal. Ko vihar dirjajo blaponi do Marburga in nazaj: v **Gradec** nas bodo perhodnji mesec vozili.*



*Lokomotiva "Cilli", enaka lokomotivi "Drau", ki je leta 1846 pripeljala slavnostni vlak v Celje
(akvarel Sepp Tezak, Graz).*



*Vlak na Južni železnici pri Poljčanah, pri srečanju z ozkotirnim vlakom
(akvarel Sepp Tezak, Graz).*

OD CELJA DO LJUBLJANE

Osnovni namen Južne železnice je bil v povezavi avstrijske prestolnice Dunaja s Trstom, kot največjim pristaniščem v severnem delu Jadranskega morja. Določitev trase pa je bilo razmeroma zahtevno delo, saj je bilo na tej relaciji veliko naravnih ovir, predvsem hribov in sotesk, ki so bili za železnico največja ovira. Od Dunaja do Gloggnitza na severni strani Semmeringa, ni bilo večjih problemov. Semmering so takrat preprosto izpustili in nadaljevali na njegovi južni strani v Mürzzuschlagu. Od tod do Gradca in naprej do Maribora in Celja pa so premagali kar nekaj velikih naravnih ovir kot prehod Pesnice in Drave na naši strani, in nekaj hribov, ki so jih premagali s predori.

Takratne sposobnosti inženirjev so bile sicer občudujoče, pred vidnimi in strmimi gorami pa so imeli velike probleme. Gradnja predorov je bila problematična in so se je izogibali. Trase so zato skušali izpeljati po terenih, kjer je bilo čimmanj razvodnic, velikih vzponov ali celo predorov. Obenem so se odločali tudi za čim krajše trase, kar je pomenilo tudi cenejšo gradnjo.

Traso od Celja do Ljubljane so pričeli načrtovati že med gradnjo proti Celju v letih 1842 in 1843. Vendar so imeli pri njenem določevanju precej težav. Obstojele so namreč tri variante in sicer: dve od Celja po Savinjski

dolini, ena skozi Tuhinjsko dolino na Kamnik, druga pa čez Vransko s tunelom pod Trojanami na Domžale in v Ljubljano. Tretja varianta je bila usmerjena ob toku Savinje do Zidanega Mosta, in odtod skozi savsko sotesko do Litije in naprej do Ljubljane.

Za prvi dve varianti so navajali prednosti s povezovanjem gosto naseljenih krajev z bogatim zaledjem gozdov ter pomembnimi

“Novice” (dr. Janez Bleiweis), septembra 1845

Drva za kurjavo hlaponov

Derv za kurjavo hlaponov na železni cesti od Celja do Ljubljane bodo - kakor smo slišali - vsako leto 2500 sežnjev potrebovali. Kmetje sadite, sadite drevesa!

bazami za industrijo, ki je v manjšem obsegu na več mestih že nastajala. Vendar je bila na tej trasi tudi dokaj velika ovira, to je gradnja predorov pod Trojanami oz. Kozjakom.

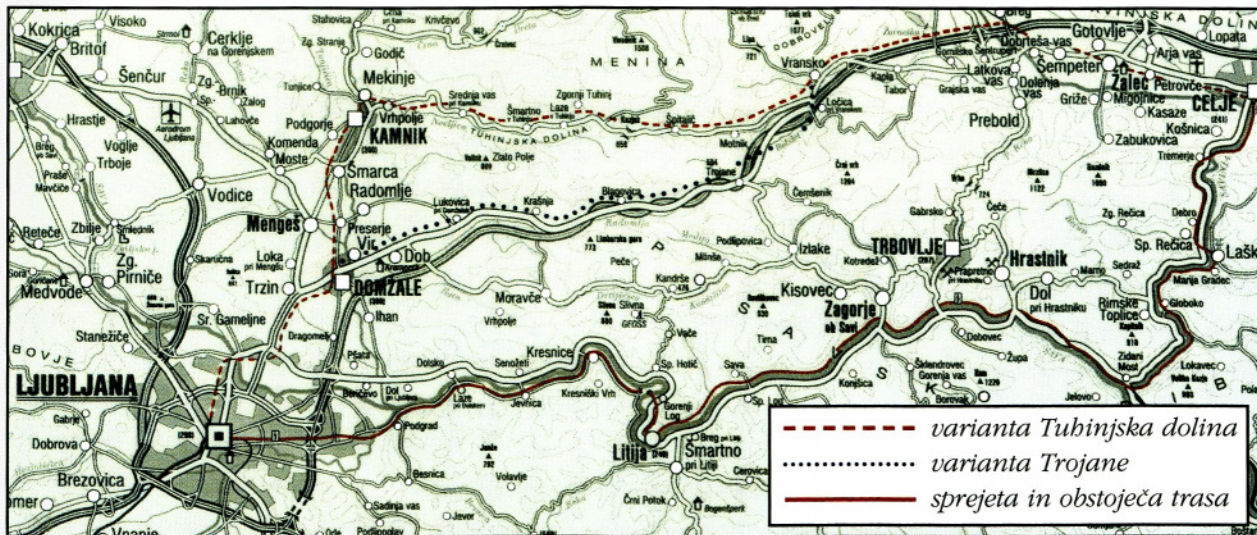
Tretja varianta trase po dolini spodnje Savinjske doline in skozi sotesko Save, je bila sicer drzna zamisel, zlasti zaradi ozke savske soteske med Zidanim Mostom in Litijo, vendar je bila sprejeta prav ta zamisel.

“Novice” (dr. Janez Bleiweis), december 1845

Dopis iz Dolenskiga

Železna cesta je že to leto Dolencam nekoliko dobička dala, de so boljše vino, žito in druge reči prodali, pa tudi delavci marsikteri krajcar zaslužili. Drugo leto si Dolenci od železne ceste še večji dobičke obetajo. Tudi so merjevci že nekaj pregledovali, kako bi se dala Dolenska stran z novo veliko cesto, ktera ima čez gore med Šentjanžem in Radečami peljati, z železno cesto zvezati.

Odločilno je bilo predvsem dejstvo, da so bile okrog **Hrastnika, Trbovelj** in **Zagorja** odkrite velike zaloge premoga, ki jih zaradi domala nikakršnih prometnih povezav (razen po Savi) ni bilo možno izkoriščati v večjem obsegu. Nekaj je v prid tej trasi pridalo tudi zdravilišče v **Laškem** in **Rimskih Toplicah**, topilnica cinka in svinca v **Zagorju**, steklarska, opekarska in apneniška industrija, topilnica železa v **Pasjeku**, v **Litiji** pa rudniki svinca in drugih rud. Načrtovalci so se seveda zavedali vseh težav, ki so jih čakale v savski soteski, predvsem skalni plazovi, številni hudourniki in nenazadnje razmeroma redka poseljenost teh krajev. Tudi dejstvo, da bi ta trasa zahtevala gradnjo predorov ter kar



Izsek iz karte Slovenije z vrisanimi variantami železniških prog od Celja do Ljubljane (Geodetski zavod Slovenije, kartografski oddelek).

nekaj velikih mostov, med drugim tri čez Savinjo in enega čez Savo ter Ljubljanico, ni omajalo zagovornikov te trase. Navsezadnje pa so upoštevali tudi to, da je bil Zidani Most takrat zelo pomembno rečno pristanišče, in da bi bilo odtod možno kasneje graditi progo tudi ob Savi navzdol proti Krškemu, Brežicam in Zagrebu.

S prvimi deli so pričeli že leta 1845, leto kasneje pa je bilo vzdolž proge že zelo

živahno. Prišli so italijanski podjetniki, ki so prevzemali posamezne odseke bodoče proge. Organizirali so odpiranje kamnolomov, sekanje kamnja, urejanje apnenc in opekarn za gradbeni material pri železniških stavbah. Od Celja proti Zidanemu Mostu so dvakrat prečkali Savinjo, tretjič pa še v Zidanem Mostu. Ob Savinji so morali zgraditi tudi veliko opornih zidov, parkrat pa si prostor za progo izboriti tudi z razstreljevanjem skalovja.



Pri Rimskih toplicah, po izgradnji Južne železnice, leta 1849 (akvarel Sepp Tezak, Graz).

Poseben podvig za tiste čase, je bil most čez Savinjo v Zidanem Mostu. Gradil ga je inženir **Edvard Heider**, poznejši lastnik steklarne v Hrastniku. Most je bil zgrajen v loku s polmerom 189 m. Dolg je bil 87 m in visok 15,5 m. Inženir Heider je za gradnjo porabil 1260 natančno obdelanih in klesanih kamnitih blokov, gradili pa so ga tri leta; od avgusta 1846 do 18. avgusta 1849, ko so na njem opravili prvo poskusno vožnjo.

V Zidanem Mostu je proga prišla čez Savinjo na levi breg Save. Prostora za postajna poslopja in tire tam takrat skorajda ni bilo, zato so ga morali pridobiti z razstreljevanjem pečin pod razpadlim gradom in trdnjavo Klausenstein. Prav tako so na levem bregu Savinje z razstreljevanjem pridobili prostor za tovarno skladišče in kurilniške naprave.

Ko so leta 1845 pričeli graditi progo proti Zidanemu Mostu, so bile v kraju le štiri stanovanjske zgradbe. Nad kurilnico na levem bregu Savinje, so zgradili skupino barak, z imenom "Majland" (Milano), po takratnih graditeljih proge. Ob Savi je bilo rečno pristanišče in starodavni kamniti most čez Savinjo.

Mostovi Zidanega Mosta

Kot kraj je bil Zidani Most vedno majhen, vendar pa po prometni pomembnosti zelo velik. Izkopanine kažejo, da je tod

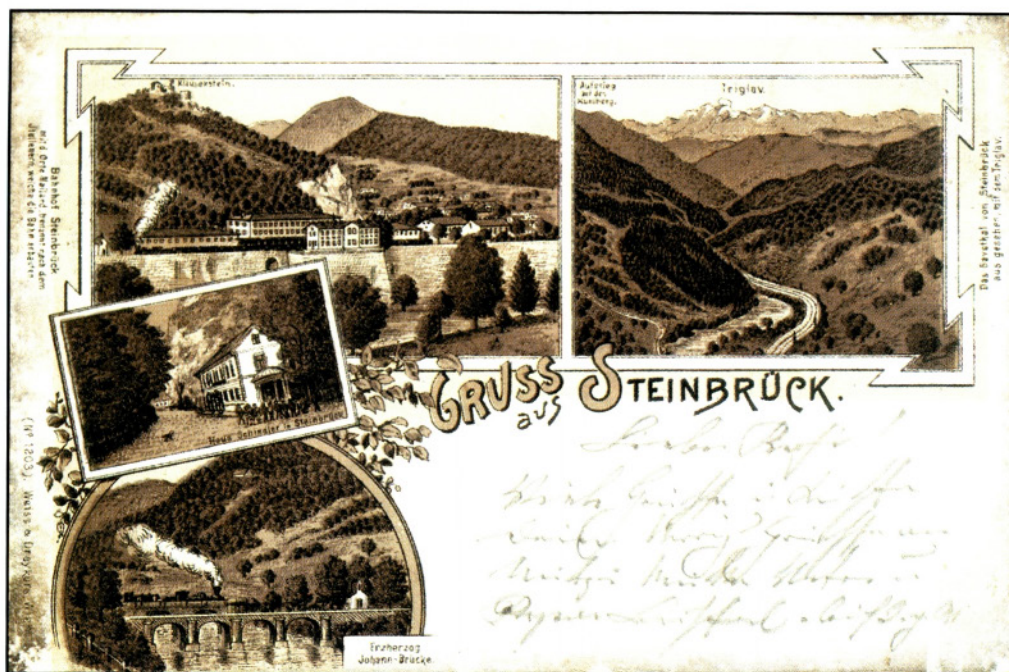
živel človek že v paleolitski dobi. Vrsta najdb kaže tudi naselitev pred prihodom Rimljanov. Najdeni rimski votivni kamni so dokaz, da so bile tu naselbine v rimski dobi. Tedaj so zgradili tudi prvi kamniti most čez Savo (okrog leta **290** pred našim štetjem). Rimski most je propadel, morda so ga celo podrli. V srednjem veku, leta **1224**, je vojvoda Leopold VI. Babenberški, zgradil na temeljih starega rimskega mostu, nov kamniti most, ki je bil leta **1442** porušen. Tedaj so verjetno porušili tudi trdnjavo Klausenstein, nad sotočjem Save in Savinje.

Leta **1826** so zgradili kamniti most čez Savinjo. Dela je izdatno podprl nadvojvoda Janez (Ivan). Po njem je dobil tudi ime "Erzherzog Johann Brücke."

Septembra **1849** je bil zgrajen železniški most čez Savinjo, po katerem so izpeljali Južno železnico. Zgradili so ga v loku, dolvodno od starega kamnitega mostu za cestni promet.

Leta **1931** so zgradili še tretji most čez Savinjo, spet dolvodno od že zgrajenega za Južno železnico. Čeprav so železnico od Zidanega Mosta proti Zagrebu zgradili že leta 1862, so ta most, ki je močno olajšal vožnjo vlaka iz ljubljanske smeri proti Zagrebu, zgradili šele po 69 letih.

Med 2. svetovno vojno sta bila oba železniška mostova porušena, po vojni pa so ju popravili oziroma zgradili na novo.



Zidani Most na razglednici iz leta 1898.

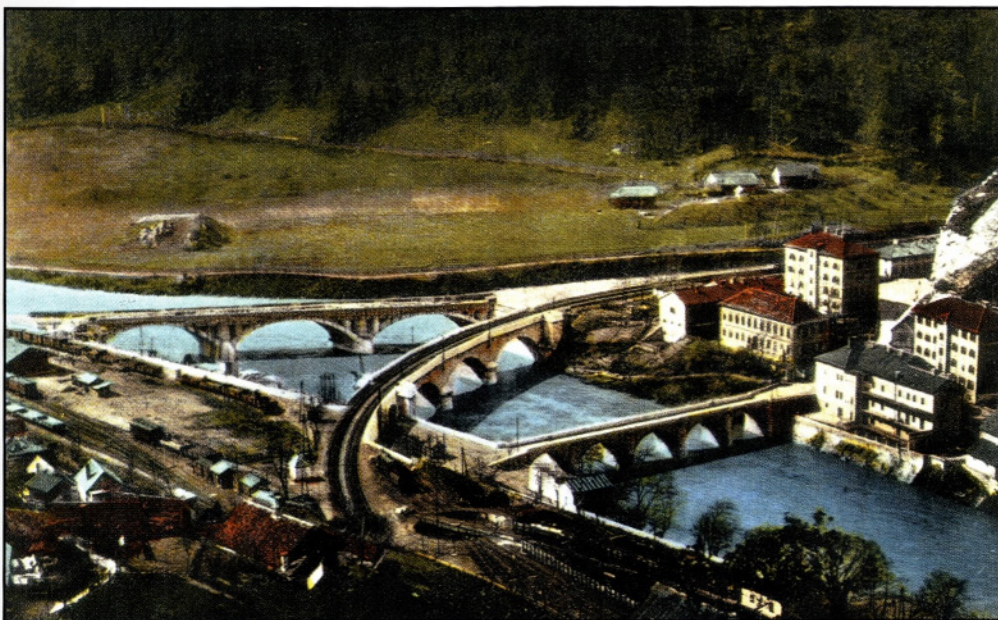
Leta 1847 je prišlo v Zasavje veliko tujih delavcev, največ Italijanov oz. Furlanov, Čehov, Hrvatov in Nemcev. Gradili so barake za pisarne, orodja ter prenočišča. Gradbeni material so izdelovali na mnogih mestih. Kmetje so delavcem prinašali hrano in pri tem kar dobro zaslužili. Tudi razni obrtniki, posebno kovači in kolarji, so imeli veliko dela.

Gradnje proge od Zidanega Mosta proti Litiji so se lotili zelo organizirano. Načrti so bili do podrobnosti premišljeni, podjetja pa so dela izvajala nadvse pozorno in natančno.

Nadzor nad deli in financami je bil prav tako dosleden. Delo je bilo težavno. Med Hrastnikom in Trbovljami so izkopal 136,5 m dolg predor, na delavce pa so ves čas prežale strme skale nad strugo Save. Posebno spomladi je bila velika nevarnost plazov, padanja skal in kamenja. Tod ni bilo nobenih poti in traso so vdelaovali v zelo težavne terene. Na strmih pobočjih so zgradili varovalne naprave za lovljenje skal, pod visečim in grozečim skalovjem pa veliko betonskih plomb. Velik del proge so podprli z opornimi zidovi. Vse to je gradnjo



*Zidani Most
leta 1914.*



*Zidani Most leta
1931, ko so gradili
drugi most čez
Savinjo in s tem
omogočili
enostavnejšo vožnjo
vlakov proti
Zagrebu.*

MOJSTROVINA

Gradnja železnice od Zidanega Mosta proti Litiji je bila prava mojstrovina. Poleg tega, da mnogi inženirji in mojstri z gradnjo železnice niso imeli izkušenj, niso uporabljali modernih gradbenih strojev in naprav, kakršne poznamo danes. Niso uporabljali mnogo cementa, niti dinamita. Tudi drobilnih, sejalnih, mešalnih in obdelovalnih strojev in naprav, kakršne pozna gradbeništvo danes, niso imeli. Kljub temu so opravili mojstrska dela, ki jih celo stoletje ni bilo treba popravljati.

proge precej podražilo, pa tudi kasnejše vzdrževanje in nenehno obnavljanje ter gradnja novih varovalnih naprav je povzročala večje stroške od predvidenih. Posebni problemi so bili s postajnimi poslopji za postaje **Hrastnik**, **Trbovlje** in **Zagorje**. Prostora ni bilo, zato so morali postaje zgraditi v loku, kar je pozneje zelo oviralo razvoj tovarnega prometa. Šele na Savi, ko se je savska soteska odprla, so imeli zadosti prostora za izgradnjo postaje.

Tudi številni ovinki skozi savsko sotesko so graditeljem povzročali preglavice. Krivine s polmerom do 280 m so se vrstile druga za drugo, dotlej pa gradnjo železnic po



Zidani Most leta 1917 (Narodni muzej Ljubljana).



Litija leta 1883
(po sliki Ludvika
Grilca). V
ospredju je
takratno
Glavarstvo z
vlakom, kar je
bilo za Litijo
najbolj
pomembno.

**“Novice” (dr. Janez
Bleiwes), marca 1848**

Dopis iz Litije

Potres v Litiji in v Šmartnem. 8. dan tega mesca, 10 minut po tretji uri zjutraj, ko so ljudje še sladko spali, je bil v Litiji in v Šmartnem na Dolenjskem tako hud potres, kakor da bi se bilo hotlo vse ukup zrušiti, in dasiravno ni čez 1 trinitijo terpel, so se bili vendar prebivalci teh krajev silno prestrašili, ker marsikteri si je mislil, da ob Savi podzidovje železne ceste na kup leti.

krivinah niso celovito obvladovali. Inženir Ghega, ki je bil vrhovni inženir gradnje Južne železnice je vse te težave odlično premagal. Izkušnje pri gradnji proge v soteski Save je inženir Ghega potem uporabil za izdelavo študije o trenju, kar je nato praktično uporabil pri graditvi proge čez Semmering.

Z delavci so bile tudi težave

Poleg domačinov, je bilo pri gradnji železnice zaposlenih tudi okrog 12.000 tujih delavcev, ki pa so povzročali tudi precej nevšečnosti. Zato so morali pri gradnji

proge, v Hrastniku postaviti posebnega komisarja. V Trbovljah, Zagorju in prav tako v Hrastniku pa so nastavili čete vojakov, ki so vzdrževale red in ščitile domačine.

Tudi iz naših krajev so znane zgodbe o delavcih na železnici, ki so se večkrat sporekli, predvsem takrat, ko so prejeli plačo in se napili. V tepežih so si tudi "puščali kri in rezali meso", kot pišejo v starih zapisih. Tako zasledimo v zapisih iz časov, ko so gradili železnico tudi zgodbe o "celih bitkah pod Polšnikom" med domačini in delavci, ki so gradili železnico. Takole piše: *"V nedeljo so imeli na Polšniku spet celo bitko. Tolpa grabežljivih delavcev je navalila iz doline v polšniške klance. S praznimi bisagami in košarami so se pripodili z železne ceste in naravnost v vrtove, na drevesa in na njive v krompir. Kar so dosegli, to so pokradli. V Klevišah so se jim na povratku zoperstavili možje in fantje..."* Tudi litijski sejmi so bili med gradnjo železnice "bolj živi" kot v prejšnjih časih. Nanje so pričeli zahajati "ljudje od železne ceste", da bi na sejmih menjali denar. Veliko so pili in težav je bilo na pretek.

Kaj bo prinesla železna cesta?

Pred izgradnjo Južne železnice so ljudje v naših krajih v veliki meri živeli od prometa oz. plovbe po Savi. Obrtnikov, ki so delali izdelke za potrebe rečnega prometa je bilo

O železni cesti v Litiji

Prešernovo "Od železne ceste", ki jo je napisal leta 1845, so v Litiji takrat, leta 1849, priredili nekoliko po svoje:

**"Bliza se železna cesta,
se močno je že želim,
iz Litije v druga mesta
kakor ptiček poletim."**

veliko, zlasti vrvarjev, tkalcev, barvarjev, tesarjev, mizarjev in predvsem gostilničarjev ter trgovcev. Tudi kmetje so z vlačanjem ladij po Savi navzgor z volovskimi vpregami, dobro zaslužili. S prihodom železnice pa se je življenje v teh krajih temeljito spremenilo. Savski promet je čez noč zamrl, s tem pa je delo izgubilo tudi ogromno ljudi, ki so tovorili blago, ter raznih obrtnikov. Kmetom so se sicer obetale možnosti, da kaj zaslužijo z lesom oziroma z drvni, ki jih bodo nenehno potrebovale "lukamatije" za pogon. V Litiji so organizirali tudi posebno skladišče za zbiranje drv iz vseh vrst lesa. Polena pa so morala biti pripravljena na ustrezno dolžino. No, ljudje so se s prihodom železnice vseeno znašli, vendar se jih je pri njej le malo zaposlilo. Odprle pa so se nove možnosti, ki jih pred prihodom železnice niti v sanjah niso pričakovali. Pričel se je industrijski razvoj...

Med gradnjo železnice po savski soteski in mimo Litije proti Ljubljani, je leta 1848 izbruhnila marčna revolucija. Delavce na progi so ti dogodki kar precej vzemirili. Nemiri v Italiji, na Dunaju, v Budimpešti in drugod so povzročili, da je mnogo tujih delavcev, zlasti Italijanov, zapustilo delo in odšlo domov. Zaradi neredov po vsej avstrijski državi, je tudi finančna uprava večkrat prihajala v zadrego in denar ni redno dotekal na posamezne odseke proge. Po zadužitvi revolucije so se stvari sčasoma umirile in delo pri gradnji železnice je teklo naprej.

TUNEL

S prihodom železnice v naše kraje, zasledimo tudi takšnele pripoved:
“Pribajajo novice, da ni nova iznajdba nič preveč prijetna za ljudi krščanskega duha. Ko vozi lukamatija v podzemlje ali tunele, kakor pravijo takim luknjam, nastane v paravozovih tema. Premislite, tema sredi belega dne! Razborite moške napadejo tedaj grešne misli, da začno siliti v svoje sopotnice. Čuje se, da jih nekateri kar objemajo in celo poljubljajo. Pametne in spodobne ženske pa se jih najlaže ubranijo z iglami v ustih.”

Proti Ljubljani

Železnica je šla dobesedno mimo Litije, saj območje kjer je tekla proga, takrat še ni bilo poseljeno. Tu je bilo takrat naselje Gradec, Litija pa je bila na desnem bregu Save. Pri Pogoniku (takrat Poganeč) so progo speljali po lesenem mostu čez Savo, nato pa skozi predor pod gradom. Most so gradili po ameriškem sistemu HOWE. Zanimivo pa je, da so tri leta po tem v Litiji zgradili most po isti tehnologiji in celo isto podjetje ga je delalo kot železniškega v Pogoniku. Litijani pa so se takrat z gradnjo mostu močno zadolžili, zato so še dolgo po izgradnji mostu pobirali mostnino. Pa tudi potem, ko je bil most že izplačan je mostnina ostala, saj so z njo v trško blagajno dobili nekaj denarja.

Od Litije proti Ljubljani, razen gradnje mostu čez Savo in predora pri Pogoniku, graditelji železnice niso imeli večjih problemov. Le v Kresnicah so nastale težave z lokacijo za gradnjo postaje. Po projektu je bila predvidena v Kresniških Poljanah, vendar z lastnikom zemljišča niso našli skupnega jezika. Zato so jo zgradili v Kresnicah, na današnji lokaciji. Tudi v Jevnici niso zgradili postaje, ampak šele v Lazah, nato v Zalogu in nazadnje v Ljubljani. Postaja v Polju je nastala kasneje, kraj pa se je - preden se je spojil z Ljubljano - imenoval Devica Marija v Polju.

**“Novice” (dr. Janez
Bleweis), julija 1848**

Od železnice v Ljubljani

Pretečena sobota je bila Ljubljančanam imenitni dan. V gledišču pervikrat po veliko letih slovenska veseloigra - v kolodvoru železnice pa veselica delavcev, ki so vnanje zidovje poglavitniga pobištva dokončali. Pa kaj nam pomaga, de bo kolodvar Ljubljanski (Banhof) že letos 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 ajzenponu!!!

Ogromno dela

Za 89 km dolgo progo od Celja do Ljubljane so morali razstreliti 386.175 m³ skalovja in pečin, prekopali in prepeljali so 581.365 m³ zemljine, porabili so 134.765 m³ lomljenega in 2.359.493 m³ obdelanega kamna, zgradili 299 malih in večjih propustov, en nadvoz, 21 večjih in manjših mostov, dva predora in nad 10 km opornih zidov.

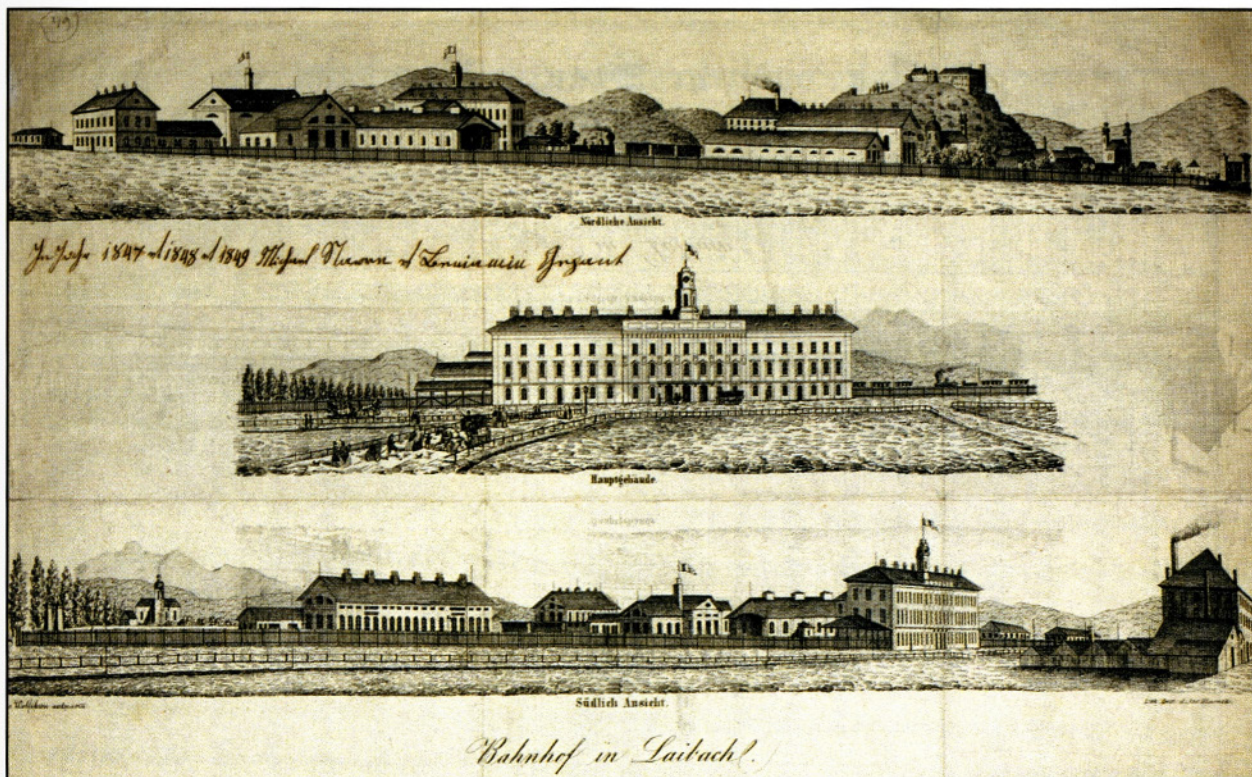
Ljubljanska postaja

Ko je bila 18. aprila 1848 zgrajena ljubljanska železniška postaja, je postajno poslopje delovalo veličastno. Osnovna zgradba je ostala v prvotni obliki vse do danes. Ob izgradnji je bil na strehi, na sredini poslopja lesen zvonik z uro, ki so ga kasneje nadomestili z zidanim. Tega pa je leta **1895** zrušil potres, novega pa so postavili domala sto let kasneje.

Za zidavo postajnih poslopij so rabili prostor v dolžini 1500 metrov in sicer za postajo, tire, kurilnico, remizo, skladišča in druga poslopja ter postajne naprave. Zemljišča za postajo so pridobili od lastnikov, vendar pa ni šlo prav zlahka. Ker lastniki zemljišč niso bili zadovoljni niti z višinami odškodnin, niti z ažurnostjo izplačevanja, so celo izsilili prekinitev gradnje, vendar so se nazadnje s posredovanjem mestnega magistrata, z železniško upravo le sporazumeli.

Gradnjo postaje sta prevzela podjetnika Benjamin Pichler in Jože Stare, nadzor pa je vodil inženir Ferdinand Hoffman, ki je vodil nadzor tudi pri gradnji proge od Zidanega Mosta do Ljubljane.

Nasproti postaje je stala kurilnica, kjer je bilo prostora za 15 lokomotiv, uredili so tudi delavnico za popravila lokomotiv in vagonov, ki je bila razmeroma dobro opremljena tudi z raznimi stroji. Dva tira pred postajnim poslopjem v dolžini 90 metrov, sta bila



Ljubljana, kolodvor 1849 (Narodni muzej Ljubljana).

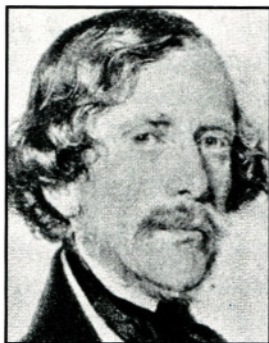
pokrita, sedanjega pokritega perona pred postajo pa tudi še ni bilo. Danes ima postaja tako znotraj, kot zunaj popolnoma drugačen izgled: moderne čakalnice, blagajne, trgovine, opremo, pokrite perone z vstopi iz podzemnih hodnikov, povezava na drugo stran postaje pod tiri, informacijski sistem in še vrsto sodobnih naprav. Urejevanje prostora okrog postaje pa še vedno poteka.

Ob izgradnji ljubljanske železniške postaje in hkrati s prihodom železnice, se je v Ljubljani marsikaj spremenilo. Državno policijsko ravnateljstvo je izdalo mnogo odredb, s katerimi so uredili vožnje kočijažev in postavili nadzor okrog kolodvora. Bližala se je tudi uradna otvoritev prihoda železnice in prvega vlaka iz Celja v Ljubljano...



Ljubljanski kolodvor leta 1904.

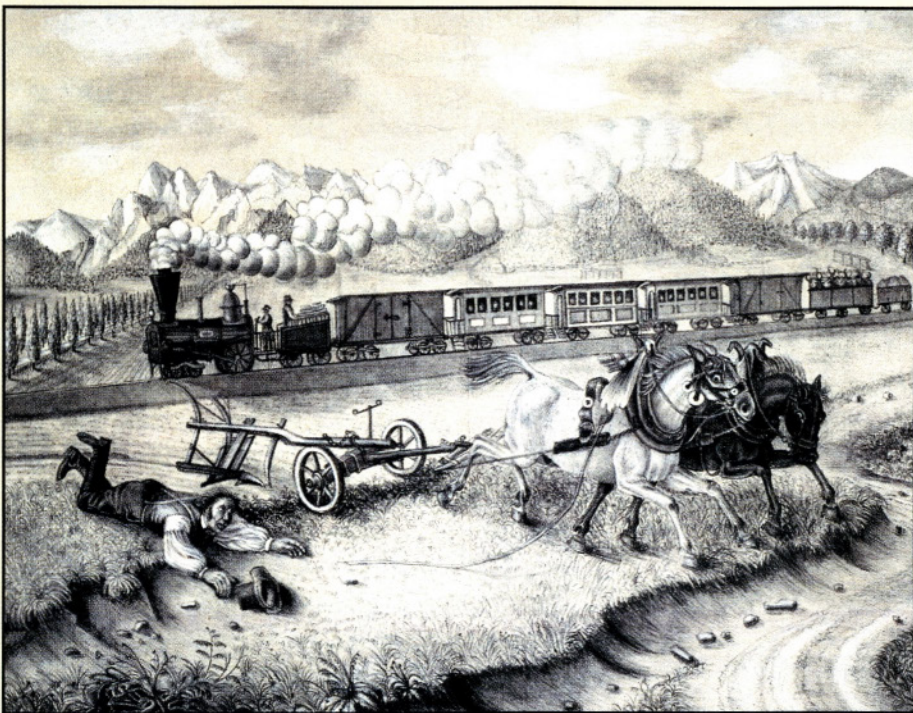
Inženir Karl Ghega (1802 - 1860) je bil glavni nadzornik gradnje Južne železnice in velja za najboljšega graditelja te železnice. Zlasti se je izkazal pri iskanju najprimernejših tras, svoj višek pa je dosegel z gradnjo proge Južne železnice čez Semmering, kjer so mu tudi postavili spomenik.



Karl Ghega

Južna železnica je bila prava gradbena in urbanistična mojstrovina tistega časa in tudi današnjega. Še posebno je izstopal odsek od Celja do Zidanega Mosta in naprej skozi sotesko Save mimo Litije do Ljubljane. Za vsako urbanistično in gradbeno mojstrovino pa stoji tudi človek. Pri Južni železnici je bil to inženir Karl Ghega.

Karl Ghega je bil rojen leta 1802 v Benetkah kot sin avstrijskega mornariškega uradnika. V Padovi je študiral matematiko, prav



Vožnja po železnici

*je v podobi
današnjemu listu
pridjana.
Namenili smo pri
ti priliki kaj več
od železnice
govoriti, nje
veliko koristnost
natanjsko
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 drugih imenitnih prigodb prostor zmanjšal. Torej danes le to povemo, da iz podobe, ktero je gosp. Blaznik (tiskar in založnik "Novic" op.p.) Novicam priložiti dal, bojo tisti bravci, kteri še železnice nikdar niso videli, saj poverbni zapopadek dobili od hlapona ali ognjeniga konja, ki vse druge vozove za ljudi, blago in živino vleče. Pred vozovi pa, kteri s puham, ropotam in vriskam po železnici derčijo, se vidi podoba, kako se kmetu, ki tikoma 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 nato marljivi bojo: živina se pa tega sčasama navadi in se potem še ne zmeni, ako ravno cela rajda vozov zaporedama pred njenimi očmi memo derči. Vredništvo.

("Novice", dr. Janez Bleiweis, aprila 1884).

“Novice” (dr. Janez Bleiweis), septembra 1849

Pred prvo vožnjo

Danes zamoremo svojim bravcam zagotovo na znanje dati, da bojo presvitli Cesar Franc Jožef I., 16. dan t.m., to je v nedeljo popoldne 20 minut po štirih, s prvo vožnjo po železnici iz Dunaja v Ljubljano prišli in z njimi Njih ministri in veliko povabljenih Dunajčanov in Gradčanov. Cesarju naproti v Celje se bo peljalo 50 Ljubljančanov. Cesar so dovolili, da bo prvo početje vožnje po železnici z veliko častjo obhajano. Gromenje topov z Ljubljanskiga grada bo oznanilo prihod presvitliga Cesarja. Ko se bojo mestu približali, bojo začeli zvonovi v vsih cerkvah mesta predmestij peti. V Kolodvoru, krasno okinčanim, jih bo spodobno sprejel odbor mestne srenje. Berž po tem bojo Ljubljanski knezo - škof blagoslovili železnico. Po tem se bojo peljali presvitli Cesar v gromenju topov z Ljubljanskiga grada in zvonenuju vsih zvonov po Dunajski cesti skoz nalaš napravljene veličastne vrata v mesto v svoje stanovanje, ki ga bojo v tisti hiši imeli, kjer sicer deželni poglavar stanuje. Kmalo po prihodu bo gostom kosilo v kazini napravljeno

(pravijo, de jih bo v vsim skupej 450 povabljenih). Zvečer bo mesto razsvitljeno; po igri pa (ob desetih) se bo začel ples v kazini, ki bo sklenil veselico tega dne. Drugo jutro (17. kimavca) se bojo Cesar s svojimi ministri naprej v Terst podali; vsi drugi gosti pa se bojo spet v Gradec in na Dunaj po železnici nazaj vernili.

posebno pa so ga zanimale inženirske vede. Kot mlad inženir je delal pri gradnji alpskih cest, s svojo izredno sposobnostjo za oceno gradbenih posegov v prostor, pa je kmalu opozoril nase. H gradnji Južne železnice so ga pridobili prijatelji, nenazadnje pa ga je ta novost tudi zanimala. Šlo je za popolnoma novo delo, brez predhodnih izkušenj in dognanj. Gegha je najprej delal pri gradnji Severne železnice Dunaj - Bochnia v Galiciji, kjer je bilo treba vzgojiti popolnoma nov strokovni kader. Gegha je pri Severni železnici študiral idejne načrte, nato pa izdelal podrobne načrte in predračune.

Ko je odšel na strokovno izpopolnjevanje v Belgijo in Anglijo, se je spoznal z Georgom Stephensonom. Nato je odšel še na študijsko potovanje v ZDA, kjer se je seznanil z ameriškim načinom gradnje železnic, leta 1842 pa so ga imenovali za inšpektorja v gradbenem oddelku avstrijske generalne

direkcije na Dunaju. Pooblastili so ga za gradnjo Južne železnice. Kmalu za tem je prišel tudi na slovenska tla, saj so Južno železnico leta 1842 pričeli trasirati na odseku od Gradca proti Mariboru in Celju. Inženir Gegha je ovrgel teorijo o ravnih progah brez krivin, njegova zamisel pa so tudi leseni mostovi po ameriškem sistemu Howe, ki je veljala za najpopolnejšo konstrukcijo, vse do zamenjave lesenih konstrukcij z železnimi. Zlasti veliko

mojstrovino je izvedel Gegha z železnico od Celja do Zidanega Mosta in skozi težaven teren soteske Save do Litije ter naprej do Ljubljane. Umrl je leta 1860.

Za vsa svoja dela je Gegha prejel le malo priznanj. Na koncu so mu podelili plemiški naslov, sodelavci pa so mu leta 1869 na vrhu Semmeringa, čez katerega je tudi izpeljal železnico, postavili spominsko ploščo z njegovim izrekom: "Železnica ne pozna razdalj."

SLAVNOSTNA OTVORITEV

Uradna otvoritev železnice od Celja do Ljubljane in prihod prvega vlaka v te kraje in Ljubljano je bila 16. septembra 1849. Vendar pa so ljudje vlak videli že prej, saj so progo pred tem preizkušali in popravili kakšne malenkosti. Pravzaprav je prvi hlapon z vagoni, ljudje so mu rekli tudi *lukamatija*, v Ljubljano pripeljal že 18. avgusta 1849, na rojstni dan mladega cesarja Franca Jožefa, ki je bil tedaj star komaj 19 let. Ta vožnja je bila pravzaprav posvečena njemu. Kljub temu, da ni šlo za uradno otvoritev je vlak na tej preiskušnji, ves okrašen, od Celja do Ljubljane pripeljal *“brez vse spotike”*, kot je zapisal dr. Janez Bleiweis v Novicah. Spremljala ga je velika množica ljudi od vsepovsod. Ljudje so se zbrali vzdolž cele proge, v Ljubljani pa jih je bilo toliko, da je policijska direkcija za pomoč pri vzdrževanju reda, zaprosila magistrat. Vlak je od Celja do Ljubljane vozil štiri ure in pol, povedali pa so, da bo naslednjič pripeljal že v treh urah, ker progo ne bo treba več preizkušati.

Na dan otvoritve, 16. septembra, se je že zjutraj, s posebnim vlakom, v Celje odpeljalo 50 najbolj uglednih ljudi iz Ljubljane, da tam sprejmejo visoke in zlahtne goste, ki so se pripeljali z Dunaja. Prvotno je bilo dogovorjeno, da se bo prve

vožnje vlaka od Celja do Ljubljane udeležil tudi mladi avstrijski cesar **Franc Jožef**, ki je bil takrat še le eno leto cesar. Vendar je zbolel, in na otvoritev poslal nadvojvodo **Albrehta**, ki ga je spremljalo 250 uglednih meščanov z Dunaja in Gradca ter cesarski dostojanstveniki.

Prva vožnja je bila triumfalna, kot so zapisali kronisti. Na postajah od Celja do Ljubljane so se pripravili za praznični sprejem prvega vlaka. Postaje so okrasili s slavoloki, zastavami in zelenjem, ljudje pa so do *“železne ceste”* in postaj pridrveli od blizu in daleč.

V Zidanem Mostu je nadvojvodo Albrehta pozdravil novomeški glavar, prvo vožnje vlaka, ki je tudi dolenskim in posavskim prebivalcem obetala napredek in drugačno življenje, pa si je prišlo ogledati tudi veliko prebivalstva iz teh krajev.

Na štajersko-kranjski deželni meji med Trbovljami in Zagorjem, so postavili velik slavolok, na postaji v Zagorju pa je nastopila tudi četa rudarjev. Slavnostni vlak je ustavil na vseh postajah, cesarjev namestnik pa je povsod tudi izstopil in pregledoval častne straže narodne garde. Na vseh kolodvorih se je zbrala ogromna množica ljudi, ki si je



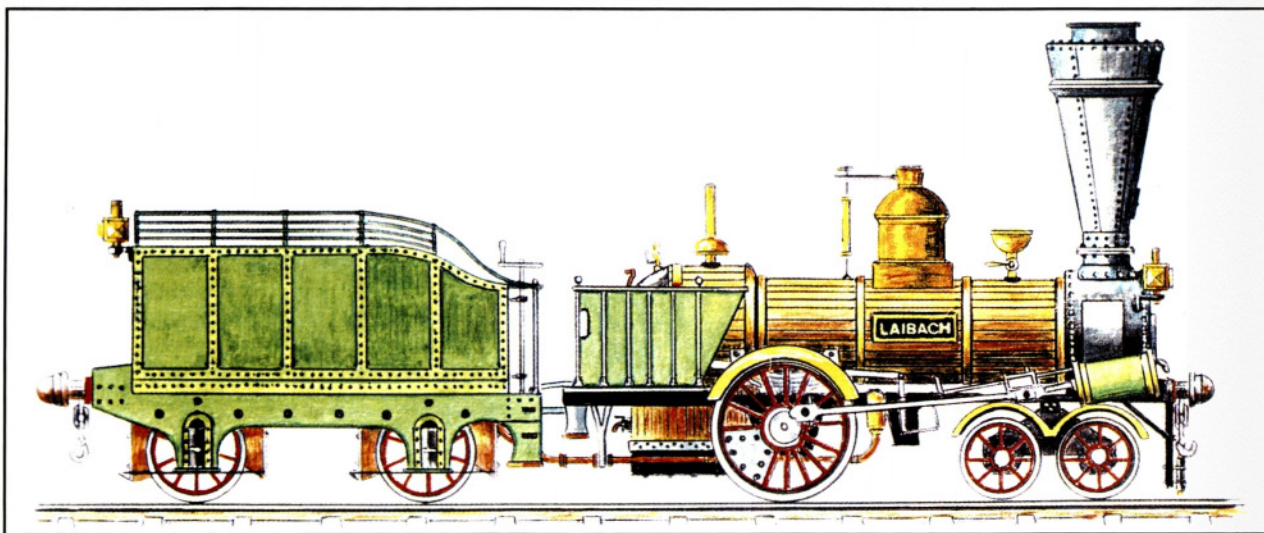
Stane Kumar: Pribod prvega vlaka v Ljubljano 16. septembra 1849 (tempera - olje, izrez, last Železniškega muzeja v Beogradu; Parna vleka, ŽG Ljubljana 1977).

hotela na lastne oči ogledati *“prikazen, ki se sama od sebe premika in te pelje naprej v druge kraje, ne da bi bilo treba hoditi.”*

Na ravnini pred Ljubljano so pričele prihod vlaka v Ljubljano pozdravljati topovske salve z ljubljanskega gradu. Obe lokomotivi **“Ljubljana”** in **“Triglav”**, ki sta peljali prvi vlak, sta bili nadvse slavnostno okrašeni. Točno ob petih popoldne, ko je vlak pripeljal

na ljubljanski kolodvor, se je spet oglasilo grmenje topov z gradu, zvonjenje zvonov v vseh ljubljanskih cerkvah pa je oznanjalo pričetek velikih svečanosti in pomembnega dogodka. Vse postajne naprave so bile ovite z venci, glavno postajno poslopje pa je bilo v zelenju in rožah.

Ogromna množica prebivalstva se je zbrala na kolodvoru in po cestah do kazine, kamor je bila določena smer slavnostne povorke.



Lokomotiva "Ljubljana", ki je skupaj z lokomotivo "Triglav", 16. septembra leta 1849 peipeljala prvi in slavnostni vlak v Ljubljano (akvarel Sepp Tezak, Graz).

Na postaji so bile zbrane tudi vse ugledne ljubljanske osebnosti, na čelu z županom Guttmanom, ki je nadvojvodo Albrehta ob prihodu vlaka, tudi nagovoril z nadvse izbranimi besedami. Nadvojvoda se je zahvalil za dobrodošlico in ob tem kranjsko deželo imenoval *"biser vladarske krone."* Sledil je še blagoslov obeh lokomotiv, nato pa še postajnih poslopij in naprav. Potem je nadvojvoda podelil odlikovanja za zasluge pri gradnji železnice, med drugimi je odlikovanje prejel tudi inženir Ghega. Nato se je slavnostna povorka pričela pomikati proti mestu. Na vsej poti je bil ob cestah na obeh straneh špalir z vojaki, za njimi pa nepregledne množice ljudi. Toliko jih v

Ljubljani dotlej še ni bilo. V kazini je bil nato slavnostni banket za povabljenе goste. Slavje ni ponehalo niti zvečer. Vsa Ljubljana je bila razsvetljena s tisočimi lučkami. Domala ni bilo okna, na katerem je ne bi bilo.

Rajanje je trajalo do zore. Naslednjega dne zjutraj pa je godba narodne garde z budnico spet dvignila ljudi na noge, da se poslovijo od visokih gostov, ki jih je vlak ob pol osmih zjutraj odpeljal nazaj na Dunaj.

Ljubljana je zares slavnostno proslavila prihod prvega vlaka. Prebivalstvu je deželna vlada izrekla pohvale in zahvale. V Ljubljano pa je pohvala prišla tudi z Dunaja.

**“Novice” (dr. Janez
Bleiweis), september 1849**

Prihod v Ljubljano

Pretečena nedelja - 16. dan tega mesca - je bila eden nar imenitniših dni za **Ljubljano** in celo **Kranjsko deželo: vožnja po železnici** se je in sicer, z veliko častjo začela, in Dunajsko mesto - serce avstrijskiga cesarstva - z usimi kraji, ki vmes leže, in z usimi, kamor za Dunajem železnica pelje, je v bližno sosedstvo stopila s Kranjsko deželo. Zares! nov čas se je začel ta dan za nas. Zato je pa tudi cela Ljubljana na nogah bila, in od bližnih in daljnih strani je privrelo toliko ljudi skupej, de jih more-biti še nikdar toliko v Ljubljani ni bilo. Le nekaj smo milo pogreševali - namreč presvitliga Cesarja, kterih je bolehnost zadržala, de niso mogli Sami priti, in kterih se je že vse veselilo. Namest Sebe so poslali Cesar gosp. nadvojvoda Albrehta, kteri je bil v Ljubljani, kakor po celi poti koder se je peljal, kot namestnik Cesarjev, z veliko častjo sprejet. Dva blapona **“Ljubljana”** in **“Triglav”** imenovana sta pridržala prva v Ljubljanski kolodvor z nadvojvodom Albrehtom, ministram Brukam, in z mnozimi povabljenimi gosti iz Dunaja, Gradca, Marburga in Celja, ki so bili

od zbrane množice z velikim veseljem in glasnim klicam “živijo” sprejeti. Tem gostam je prisedlo v Celji 50 Ljubljančanov. Kmalo po petih so se pripeljali med gromenjem topov in petjem vsih zvonov s krasno okinčanim blaponam v krasno okinčani kolodvor, kjer je deželni poglavar, gosp.grof Welsersheimb, gosp. nadvojvoda prvi sprejel: po tem je stopil predsednik srenje, gosp. Gutman, z vsim odborom mestne srenje pred njega in ga je, kot namestnika presvitliga Cesarja spodobno nagovoril, se zahvalil za čast, ktera se je Ljubljanskimu mestu in celi Kranjski deželi z današnjo slovesnostjo zgodila in ga prosil, da naj presvitlimu Cesarju oznaniti blagovoli udanost vseskozi zvestih Kranjcev. Nadvojvoda se je prijazno zahvalil za tako slavni sprejem in je obljubil, kakor od Cesarja poslani namestnik, Cesarju vse to povedati, kterimu je potrjena zvestoba Kranjske dežele dobro znana, ki je z Ljubljanskim mestom vred žlahno kamnje v kroni avstrijski (ein Juwel in der Österreichischen Krone). Po tem se je začelo blagoslovenje železnice, ktero so gosp. knezoškof v sredi veliko duhovnov opravili. Po dokončanim opraviu se je peljalo vse v mesto in zdej so se vse tiste veselice začele, ktere smo že v poslednjim listu

na tanjko popisali - in ktere so skorej do družiga jutra terpele.

V ponedeljek zjutrej ob pol osmih so se peljali nadvojvoda z ministram Brukam in mnogimi gospodi na Dunaj nazaj - nekaj pa jih je še le ob pol desetih odrinilo. - Tako je bil slovesni dan v vedni spomin pričete železnice praznovan, ktera bo za popotnike, za kupčijo in kmetijo, za obertnost in rokodelstvo velika dobrotā. Fabrika papirja in olja v Vevčab je na velikih shrambah (magacinih) v Zalogu v okinčanib treh napisih: "Kupčija, obertnost, kmetijstvo" ta veliki pomen železnice prav lepo pred oči postavila.

Radetzky

Ko se je unidan maršal Radetzky po železnici iz Ljubljane, kjer je bil z veliko častjo sprejet, na Dunaj peljal, se je pri Zidanim mostu enmalo ustavil. Delavci so berž spodobno v versto stopili: Kranjci, Štajerci in Horvatje skupej na eno stran, Labi pa z nekaterimi drugimi na drugo stran. Ko pride Radetzky do njih, je prva stran glasno "živijo" zavpila in Radetzky stopi k njim in jih po slovensko nagovori: "No, kako je kaj, moji otroci?" Ko mu eden izmed njih na to odgovor da, seže Radetzky v žep in jim podari 6 cekinov, rekoč: "Tu imate, da

se enmalo pokrepčate." Delavci niso vedili, kaj de bi od veselja počeli, da je narslavniši vojskovodja ž njimi in sicer v njih jeziku govoril, in de jim je 6 svitlih zlatov podaril!



Južna železnica med Zagorjem in Trbovljami po izgradnji leta 1849.

NOVA DOBA IN NOVO ŽIVLJENJE

Za naše kraje, na čelu z Ljubljano, je s prihodom železnice pravzaprav nastopila nova doba, saj se je življenje ljudi precej spremenilo, predvsem zaposlovanje. Nekaj delavcev brodarških podjetij, ki so propadla, je zaposlila železnica. Tudi carinske delavce je sprejela v službo železniška uprava in jih zaposlila pri carinski službi.

Največje spremembe je doživela Ljubljana. Vozovi, ki so doslej tovorili blago od Trsta proti Dunaju, so se pričeli ustavljati v Ljubljani, saj je prevoze od tu do Dunaja pričela izvajati železnica. Tudi z nasprotne strani je blago prihajalo do Ljubljane z železnico in od tod po cestah v Trst, vse dokler niso zgradili železnice tudi do tam. Ljubljanski kolodvor je naenkrat postal premajhen za tako nenadno velike obremenitve. Tudi vagonov in lokomotiv je primanjkovalo za vse potrebe, zato so začele nastajati dolge kolone čakajočih vozov, ki so čakali tudi po teden dni, da so blago raztovorili ali naložili. Tudi v potniškem prometu je nastal preobrat. V Ljubljano so pričeli prihajati mnogi tuji poslovneži in trgovci. Ljudje so potovanje z železnico takoj sprejeli kot nadvse prijetno in koristno pridobitev. Izleti z vlakom v druge kraje so postali prava moda. Zlasti Ljubljančani so veliko potovali v druge kraje, tam obiskovali gostilne in razne znamenitosti. V Litijo, na Savo in v Kresnice

“Novice” (dr. Janez Bleiweis), septembra 1849

Z železnico je lepo potovati

Naše c.k. deželno poglavarstvo je razglasilo v nemškem Ljubljanskim časopisu posebno pobvalo in zadovoljnost gosp. nadvojvoda Albrechta s slovesnim sprejemom, kteriga so Kranjci po celi poti in v Ljubljani mu pri početju železnice skazali.

Železnica nam pripelje in odpelje zdej vsaki dan veliko ljudi, še več pa blaga, kteriga v kolodvoru toliko skupej pride, de so shrambe že premajhne. V nedeljo se je samo za kratek čas več sto Ljubljančanov po železnici peljalo, ko so se na mnogih postajah (štacijonih) po deželi razkropili in veseli dan uživali. Kerčmarji bojo po vsih teh krajih zdej dobro stali, posebno pa tisti, od kterih se bo zvedelo, de gostove z dobro robo prijazno postrežejo in ki imajo čedne gostivnice. Marsikteri, ki bo v tem druge prekosil, zna o maloletih obogateti; zakaj, že je dobro znano, de od Prage do Ljubljane je ni prijetniši vožnje, kakor je ta med Celjem in Ljubljano. “Novice” bojo

drugo pot oznanile ceno in čas vožnje med Celjem in Ljubljano v slovenskim jeziku, da ju bojo tudi tisti vedeli, ki ne znajo nemškiga razglasa brati. Sicer pa pričakujemo, de bo vodstvo železnice ceno vožnje kakor tudi njeni odhod in prihod tudi v slovenskim jeziku razglasilo za veliko množico tistih ljudi, ki bojo železnici tudi kaj skupiti dali, pa nemškiga ne umejo. Še zmeraj se govori, de bojo Cesar še ta mesec, ali pa v začetku prihodnjiga in sicer - kakor nekteri pravijo - 4. dan oktobra skozi Ljubljano v Terst šli, podstavnii kamen Teržaškiga kolodvora s Svojo roko položii.

so se vozili na kopalne izlete še vse do druge svetovne vojne. Običajno so se kopali in sončili v reki Savi, nato pa obiskali še dobre gostilne, ki jih ni manjkalo. Tudi izleti iz Litije v bližnje vasi so bili priljubljeni. Seveda pa so tudi prebivalci Litije in zaledja pridno uporabljali novo pridobitev - vlak. Kranjski kmetje niso bili nezaupljivi do železnice. "Novice" so takrat pisale, da "se kmetam vožnja dopade, cena pa je bila nizka in "lukumatija" je šembrano živ konj." Železniška uprava je pri potniškem prometu že takoj v začetku uvedla red, kar so - resnici na ljubo - mnogi ljudje upoštevali kot zakon in odnos do železnice prenašali na potomce vse do današnjih dni. Potniški

promet, je bil razdeljen na razrede. Za otroke izpod dveh let so plačevali polovično voznino in že takrat so nastali problemi, kako ugotavljati starost otrok. Čeprav ni šlo za razmeroma velik denar, so ljudje skušali pri otrocih kaj prištediti na račun polovične voznine in - seveda - zatajitve njihove starosti. Tudi tovorna roba je bila razdeljena na tri razrede, za posmezne razrede pa je bila določena roba in tarife.

JEZIKOVNE TEŽAVE

Železniška uprava je vse vozne rede, tarife in druga obvestila izdajala in izobešala na postajnih poslopjih, vendar samo v nemškem jeziku. Zaradi tega je med ljudmi, poleg zadovoljstva z železnico, zavladalo tudi veliko ogorčenje, o čemer so pisali tudi takratni časopisi.

Gradnja Južne železnice je mobilizirala veliko ljudi, saj so se ustvarile nove možnosti za zaslužek, za nove poklice in zaposlitve. Za gradnjo so potrebovali ogromno gradbenega materiala, apna, opreke, klesanega kamenja, stavbnega in tehničnega lesa, pragov, kovanih žebeljev, plošč za pritrjevanje tirnic ter litih, kovanih in valjanih izdelkov iz železa in jekla. To je dalo priložnost za zaslužek mnogim kmečkim voznikom, veliko pa se jih je zaposlilo v kamnolomih, apnenicah in opekarnah. Prav tako se je dalo veliko

zaslužiti z lesom, tako s prodajo kot prevozi in obdelavo. Tudi pri gradnji dovoznih cest do železnice je dobilo delo mnogo ljudi.

Po izgradnji železnice - in tudi med gradnjo - pa so zrasle mnoge gostilne s prenočišči, nova naselja in prevozna podjetja. Zasavski premogovniki so šele z železnico doživeli pravo rojstvo. Premog je železnica

potrebovala za pogon lokomotiv, poleg tega pa so ga po železnici prevažali v druge kraje, česar pred tem ni bilo možno izvajati.

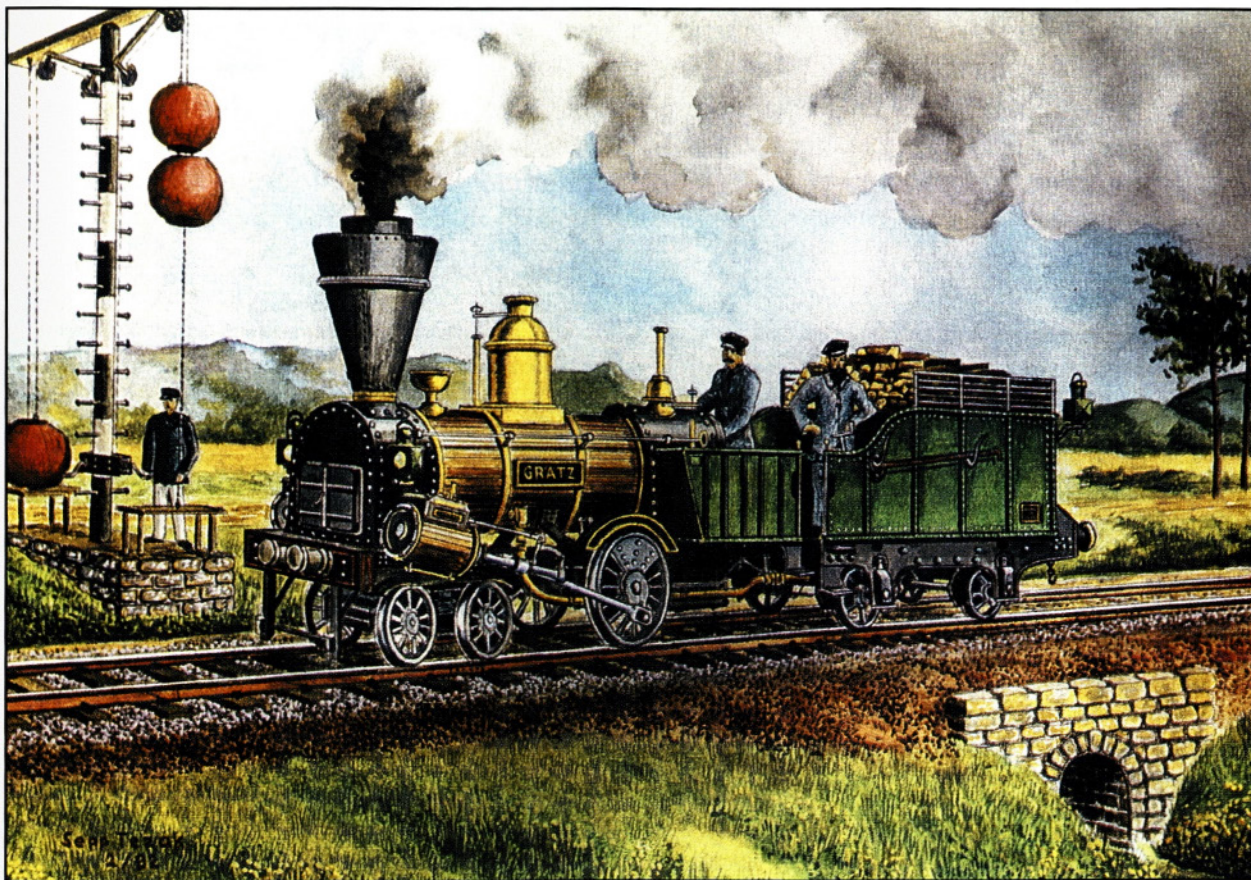
Železnica je pričela ustvarjati nove poklice, ljudi pa je zaposlila kot progovne čuvaje, progovne delavce, zavirače, premikače, skladiščne delavce, kretničarje in delavce v železniških delavnicah.



Železnica v soteski Save med Savo in Renkami leta 1910.

SIGNALIZACIJA

Prva železniška signalizacija je bila še sila enostavna. Vlakov je bilo malo, hitrosti pa nizke. Vendar je bila za promet nujno potrebna. Sprva so strojevodji sporočali "informacije" o prostih tirih z zvonjenjem, prvotne signalne naprave pa so predstavljale pletene košare, pobarvane z rdečo barvo. Obesili so jih na drogove ob progi, položaj košare pa je strojevodji pomenil tudi sporočilo o progi. Kasneje so košare nadomestili z ročicami, ki so jih dvigali, kar je pomenilo prosto pot, če pa je bila v vodoravnem položaju pa je to pomenilo, da proga ni bila prosta. Kasneje so te signale dopolnili še z zelenimi in rdečimi lučmi, semaforje pa so uvedli šele po drugi svetovni vojni.



Lokomotiva "Gratz" na progi južne železnice ob tako imenovanih signalnih košarah. Do leta 1870 pa lokomotive tudi še niso imele pokritih prostorov za strojevodjo in kurjača, za proizvodnjo pare pa so uporabljali drva (akvarel Sepp Tezak, Graz).

LJUBLJANA - TRST

Terenske razmere za traso železnice od Ljubljane do Trsta so proučevali že leta 1842 in preiskovali variante. Teren je bil težaven, saj so se od Ljubljane do Trsta srečali najprej z ljubljanskim barjem, kraškimi značilnostmi, kot jame, neraziskano podzemlje in presihajoče vode, nazadnje pa se je bilo treba spustiti še do morja.

Preden so se odločili za varianto čez ljubljansko barje in Kras, so proučevali tudi možnosti, da bi se izognili barju. Ena od variant je predvidevala, da bi proga tekla najprej proti Gorenjski, nato po Poljanski dolini do Žirov, nato skozi predor v dolino Idrijce in ob njenem toku do Soče, ter ob njej proti morju. Obstajale pa so še druge variante. Odločilno vlogo pa je na koncu imel tudi vrhovni nadzornik inženir Ghega, ki se je zavzel za proučitev variante čez Kras. Ob izbiranju tras pa je nastopalo veliko interesov, predvsem zasebnih, povezanih s kapitalom in možnimi dobički od železnice. Menda pa je bil odločilen tudi vpliv kneza Windischgrätza, ki je nekaj let prej na Krasu kupil obsežne površine gozdov. In tako so izbrali kraško varianto, ki je avstrijsko državo stala ogromno denarja. Že takoj v začetku so naleteli na morda največji problem - Ljubljansko barje. Zgraditi progo čez močvirje, in to brez poprejšnjih izkušenj, je bilo pravzaprav tvegano delo.

Najprej so sondirali teren, nato pa pričeli z odvodnjavanjem barja. Spomladi 1851 pa so v Notranjih Goricah, Podpeči in Žalostni gori odprli kamnolome, iz katerih so pridobivali material za zasipavanje močvirja in gradnjo nasipov. Močvirje so več kot tri leta zasipali in gradili nasipe.

Ko so premagali barje, jih je čakal borovniški viadukt. Ta prekrasen objekt je bil dolgo let največji zidani most v srednji Evropi. Zgrajen je bil v loku, 561 m v dolžino in 38 m v višino. Viadukt je imel dve nadstropji. Gornje je imelo 25, spodnje pa 22 obokov. Stebri viadukta, bilo jih je 24, so bili zgrajeni iz klesanega kamenja, obloženi z apnenčevimi kvadri, oboki pa so bili zidani z opeko. Med drugo svetovno vojno je bil porušen in nikoli več obnovljen, progo pa so nato speljali okrog doline.

Tudi drugi viadukt, ki je dobil ime po graditelju Štampetu, je bil 230 m dolg in 28 m visok, vendar ni bil tako impozanten kot borovniški.

Po kraški planoti so se srečevali s tipično kraško pokrajino. Doline in vzpone so premagovali s skalnimi nasipi, ponekod tudi 45 m visokimi, in predori. Poleg vsega so morali na Krasu urediti še vprašanje preskrbe lokomotiv z vodo, ki je na Krasu ni veliko. Pri Nabrežini blizu Trsta so zgradili še 646 m dolg in 19 m visok viadukt z 42



Pokrit in zastekljen nadvoz pred tržaško železniško postajo (Narodni muzej Ljubljana).

oboki iz kraškega školjkastega marmorja, sledil je še en viadukt pri Barkovljah, ki je bil 319 m dolg in 19 m visok, ter 2,75 m širok predor. Pred tržaško postajo pa so zgradili še pokrit in zastekljen nadvoz.

Železniško progo med Ljubljano in Trstom so uradno odprli 27. julija 1857, ob navzočnosti številnih uglednih osebnosti, na čelu s cesarjem Francem Jožefom in štirimi nadvojvodi. Cesar je s spremstvom prenočil v Ljubljani, 27. julija 1857 pa se je z otvoritvenim vlakom ob 10. uri odpeljal proti

Trstu. Otvoritveni in slavnostni vlak je vlekla lokomotiva "Capo d'Istria." Prihod vlaka v Trst so združili z otvoritvijo vodovoda za Trst, saj so ob gradnji proge naleteli na izdatne količine dobre pitne vode, ki so jo črpali do višje ležečega vodnega stolpa in nato izpeljali do Nabrežine. Od tu pa je potekal cevovod med železniškimi tiri do Trsta. Tako je Trst poleg železnice dobil tudi dobro vodo. S tem je bil realiziran velik in pomemben projekt - povezava Dunaja in avstrijskih dežel s Trstom oz. z Jadranskim morjem.



Vabilo za otvoritveno slovesnost železnice od Ljubljane do Trsta. Poskusno oz. izletniško vožnjo od Ljubljane do Postojne so izvedli že 20. novembra 1856, slavnostna otvoritev pa je bila 27. julija 1875 (Narodni muzej Ljubljana).

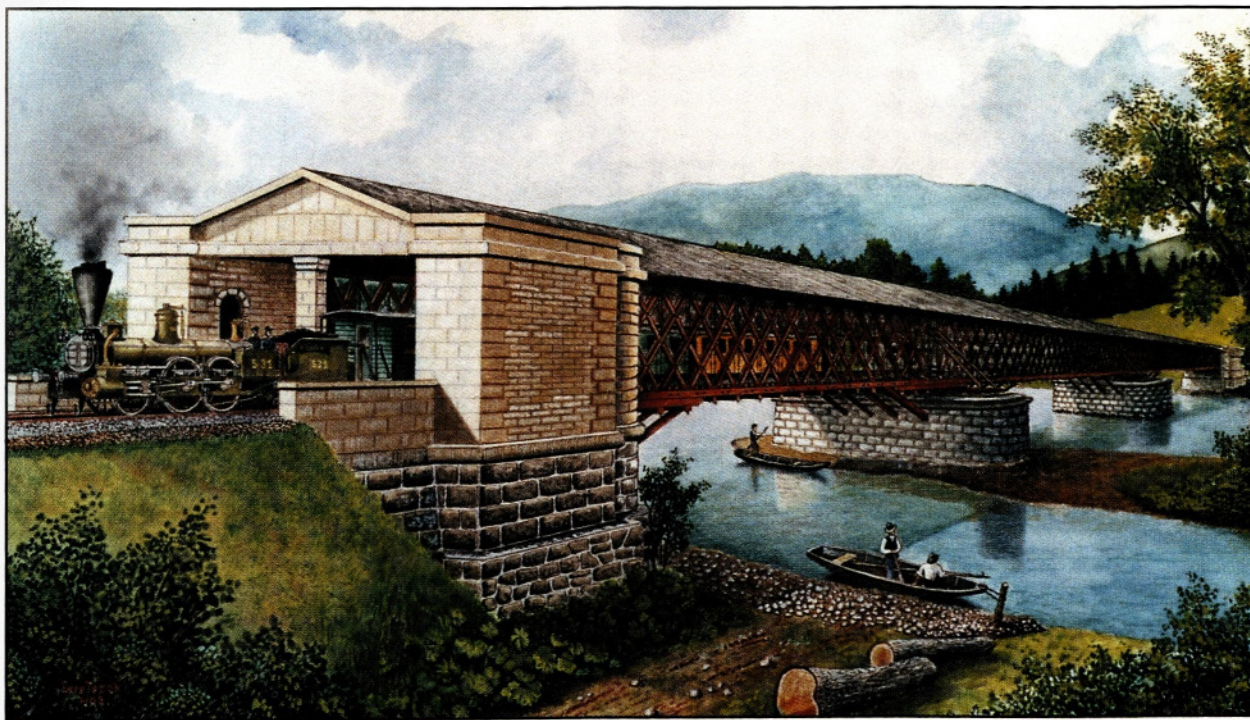
JUŽNA ŽELEZNICA
Dunaj - Trst 577,1 km

Kako so jo gradili

1. Dunaj - Gloggnitz 1839 - 1842
2. Mürzzuschlag - Gradec 1842 - 1844
3. Gradec - Celje 1843 - 1846
4. Celje - Ljubljana 1845 - 1849
5. Gloggnitz - Mürzzuschlag (čez Semmering) 1848 - 1854
6. Ljubljana - Trst 1850 - 1857

OD DUNAJA DO TRSTA

Po izgradnji celotne proge Južne železnice od Dunaja do Trsta, so na tej relaciji v začetku vozili trije vlaki na dan. Navaden vlak je vozil 24 ur, brzovlak pa 15 ur.



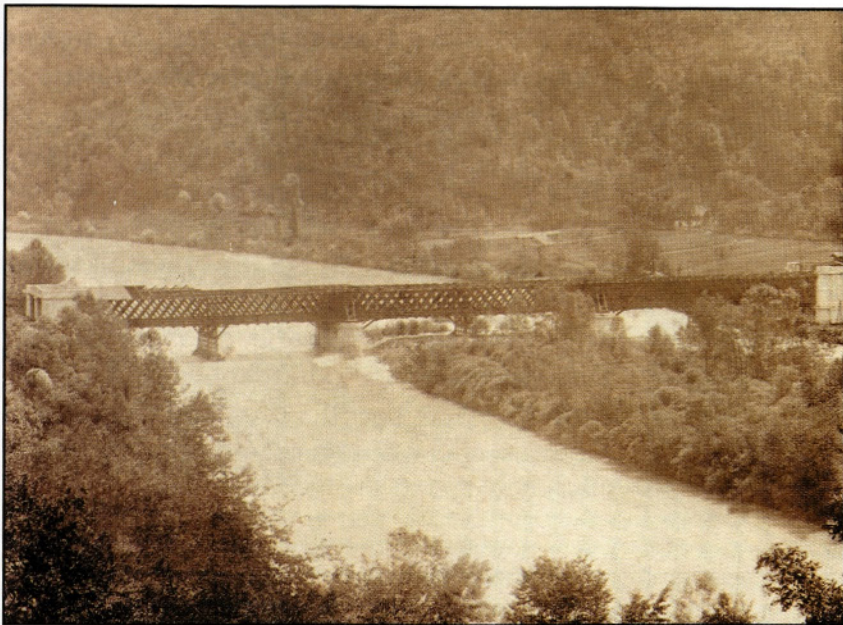
Eden prvih vlakov pri Pogoniku, po izgradnji proge med Celjem in Ljubljano, leta 1849 (akvarel Sepp Tezak, Graz).

UPRAVLJANJE JUŽNE ŽELEZNICE

Stroški gradnje Južne železnice so med gradnjo močno narasli, posebno še na odseku med Ljubljano in Trstom, kar je avstrijski državni proračun močno izčrpalo. Poleg tega pa je bilo treba progo tudi do konca urediti. Zato je avstrijska vlada leta **1854** dobila pooblastilo, da železnice, ki so bile zgrajene z denarjem države, odda v koncesijo zasebnim podjetjem in družbam. Pridobitev take koncesije je bila združena s pogojem, da se železniško omrežje tudi dokonča. Vendar pa za takšne koncesije ni



Litija, železniška postaja na prelomu stoletja.



Pogonik na prelomu stoletja.



*Predilnica v Litiji leta 1902,
spredaj je Ivan Jenko, ki je bil
načelnik postaje v Litiji v letih
1898 - 1902.*



Pogonik leta 1904.

bilo prevelikega zanimanja, zato so možni koncesionarji iskali ugodnejše možnosti. Že ob otvoritvi železnice od Ljubljane do Trsta je bil državni proračun v hudih težavah. Dolgovi države so se nenehno večali, v obtoku je bilo vedno več denarja, državni dolgovi pa so z obrestmi tako obremenjevali proračun, da ni bilo izgledov, da bi se finančni položaj države izboljšal. Tudi gradnjo proge od Zidanega Mosta proti Zagrebu so morali zaustaviti, ko so zemeljska dela dosegla Rajhenburg (Brestanico).



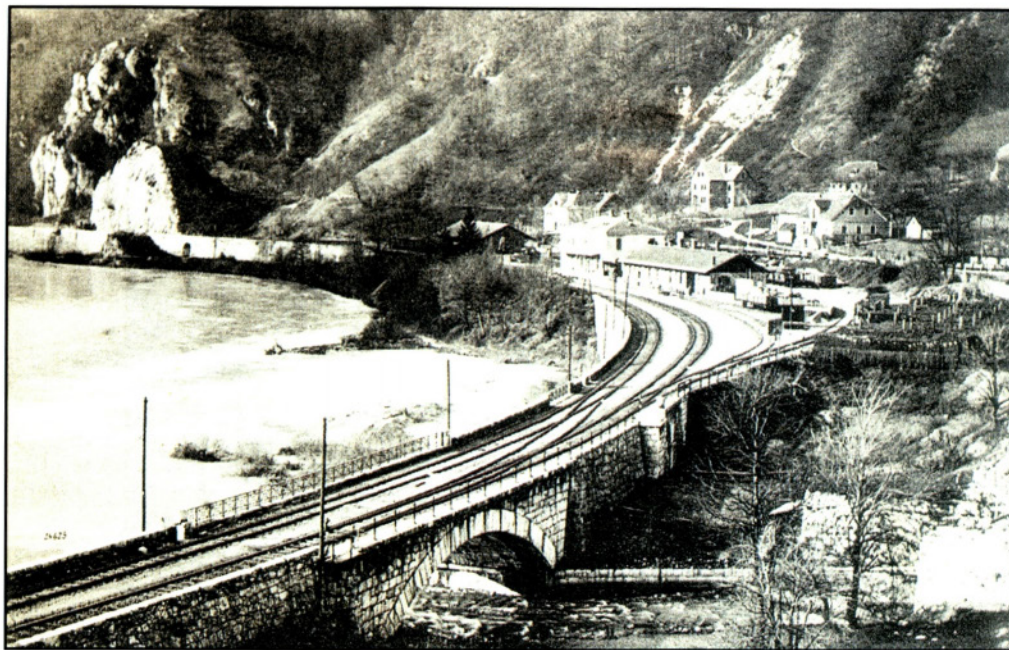
Zidani Most, železniška postaja leta 1908 (Narodni muzej Ljubljana).



*Železniška postaja
Hrastnik leta
1910.*



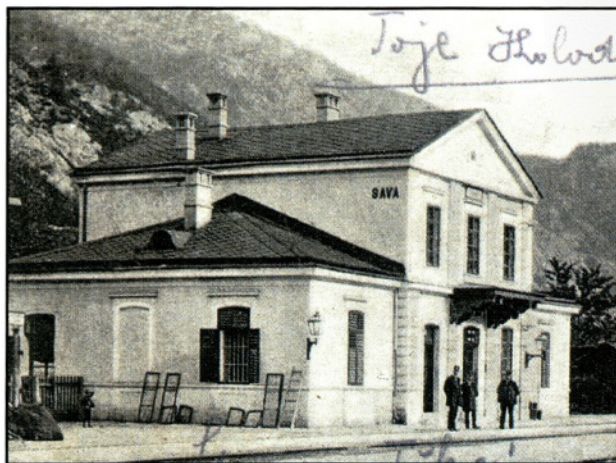
*Trbovlje,
železniška postaja
leta 1910.*



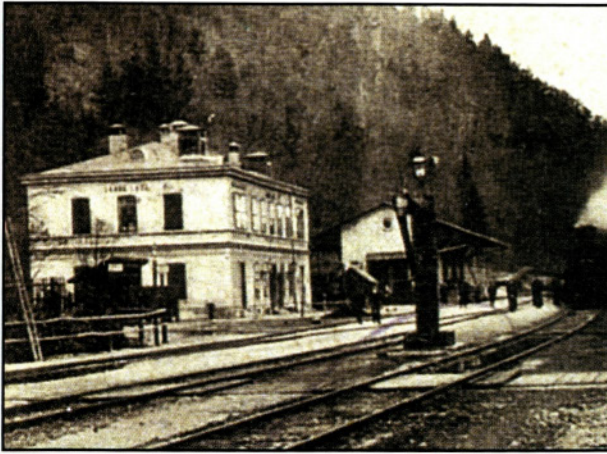
Zagorje, železniška postaja leta 1908.



Sava, železniška postaja leta 1902. . .

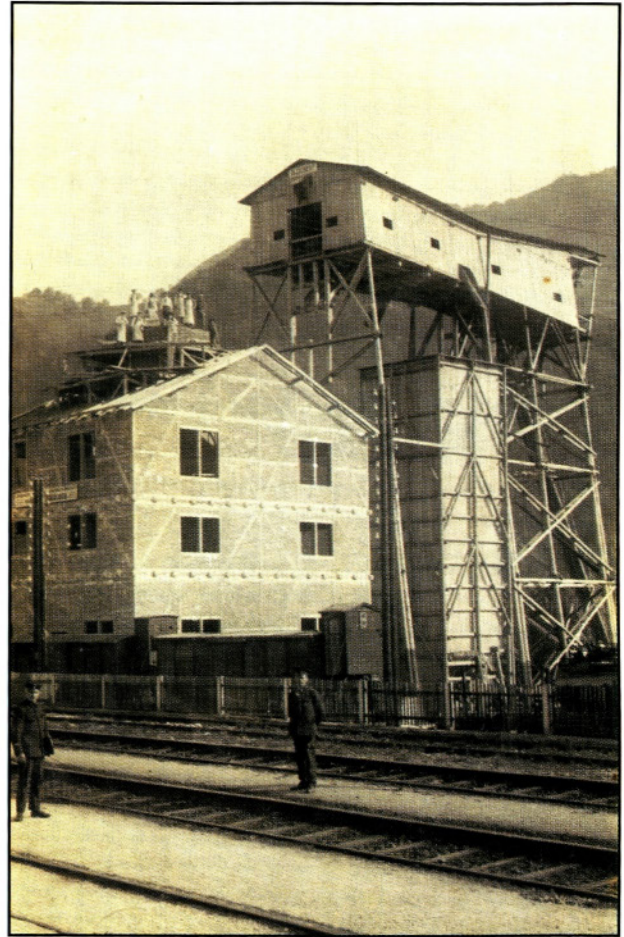


. . . . in leta 1911.



Laze, železniška postaja leta 1914.

Tako je država 23. septembra **1858** Južno železnico z vsem inventarjem, napravami, zalogami materiala in stranskimi progami, ki so bile že v gradnji, prodala mednarodnemu finančnemu koncernu pod vodstvom dunajskega kreditnega zavoda za trgovino in obrt ter Rotschildovim skupinam. Ob tem so koncesionarji izkoristili finančno stisko države in si pridobili obilo ugodnosti, vključno z osemletnim obročnim odplačevanjem ter z odplačevanjem s čistim dobičkom po letu 1870, vendar le v primeru, če bi presegal 7% naložne glavnice pri kupnini. Družba Južne železnice, kot se je imenovala, pa je s koncesijsko pogodbo dobila še mnoge druge sila pomembne ugodnosti, kot pravico, da dogradi nekatere druge železniške proge. Pridobila si je



Kresnice, ko so leta 1929 nasproti postaje postavili apnenico.

ugodnosti pri carinah, davkih, pravice do postavitve lastnih železarn, odpiranja tovarn in premogovnikov, eksploatacije gozdov in gradnje hotelov. Za naše kraje najbolj usodna pa je bila koncesijska pravica, da je Družba

Južne železnice pridobila železniški prometni monopol med Podonavjem in Jadranskim morjem tako, da se na tem območju ni smela podeliti nobena koncesija za gradnjo proge, oziroma, da je Družba Južne železnice imela prva pravico na njeno koncesijo. S tem je postala absolutni gospodar nad železniškim prometom in razvojem industrije, ki jo je podpirala in razvijala na osnovi zgolj lastnih interesov.

Takšen položaj si je ohranila vse do propada Avstroogrške monarhije v letu 1918. Vmes, v letih od pridobitve koncesije leta 1858, in ustanovitve Družbe Južnih železnic, so se stvari glede gradnje in lastništva železnic korenito spremenile. Država je spet prevzela gradnjo in upravljanje železnic, le Južna železnica je ostala izjema. Družba je na prelomu stoletja zašla v hude finančne težave in vsa leta do pričetka prve svetovne vojne je le stežka delovala. Najemala je posojila in z državo spreminjala koncesijsko pogodbo, izvajala reforme, vendar se je finančni položaj družbe nenehno slabšal. V takšnem položaju se je leta 1914 še zadnjič sestal občni zbor delničarjev in sprejel sanacijske načrte, ki pa jih zaradi izbruha prve svetovne vojne niso pričeli uresničevati.

Po prvi svetovni vojni

S koncem prve svetovne vojne leta 1918 je razpadla tudi avstroogrška država in s tem



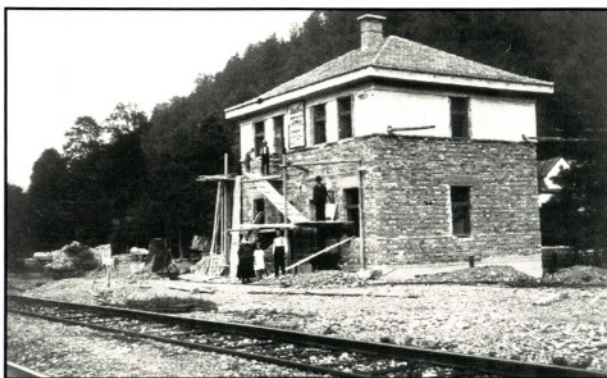
Železnica je dajala kruh mnogim ljudem, predusem domačemu prebivalstvu. Na posnetku so železničarji - kretničarji na postaji Sava, pred čuvajnico v Mošeniku leta 1921. Z leve proti desni: Flegarič, Jaroslav Nejedly, Tone Mohar in Lojze Lukač.

tudi Družba Južnih železic. Njeno premoženje je bilo razdeljeno med nasledstvene države. Po prvi svetovni vojni je nastala na ozemlju

današnje Slovenije država Srbov, Hrvatov in Slovencev - SHS, vendar brez Primorske, ki se je kasneje preimenovala v Kraljevino Jugoslavije. Z letom 1918 se je za Slovence zgodil velik preobrat. Življenje iz Avstroogrške države se je prevalilo v okvir druge države - SHS in kasneje Kraljevine Jugoslavije. Tako se je dolgoletna navezava Ljubljana - Dunaj spremenila v relacijo Ljubljana - Beograd.

Južna železnica je na Dunaju po prvi svetovni vojni obdržala generalno ravnateljstvo, s katerim je leta 1918 ustanovljena Direkcija državnih železnic v Ljubljani, za slovensko ozemlje, ohranila stike. Vendar je konec leta 1918 na osnovi sklepa slovenskega Narodnega sveta, Južna železnica na območju Slovenije, prešla k začasnemu obratnemu inšpektoratu v Ljubljani. Beograd je bil nezaupljiv do Slovencev, ki so v skupni državi SHS v bistvu predstavljali poražence prve svetovne vojne. Zato je zvezno ministrstvo za promet v začetku leta 1919 ustanovilo Komisarjat nad Južno železnico. Nato je leta 1920 zvezno prometno ministrstvo države SHS razpustilo Direkcijo državnih železnic v Ljubljani, in jo preoblikovalo v inšpektorat, ki je bil podrejen Direkciji v Zagrebu. Leta 1924 pa je bila v Ljubljani ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela obratovanje na progah Južne železnice.

Jevnica



Leta 1927 so prebivalci Jevnice in okoliških vasi pričeli graditi železniško postajališče in ga leto kasneje tudi zgradili. Na posnetku: postajališče v Jevnici med gradnjo...



... Pribod vlaka na železniško postajališče Jevnica leta 1928. Tedaj je bilo v Jevnici veliko slauje.



Žig gradbenega odbora, ki je vodil gradnjo postajališča v Jevnici v letih 1927 in 1928 (fotografiji in žig: Tone Kovič, Jevnica).

Potniški in blagovni promet na postajah Južne železnice med Celjem in Ljubljano v letu 1853

Postaja	Število potnikov	Blagovni promet (v tonah)
Celje	42.274	10.213
Laško	11.708	767
Rimske Toplice	4.799	348
Zidani Most	31.458	34.215
Hrastnik	3.989	2.840
Trbovlje	2.064	4.230
Zagorje	6.578	7.495
Sava	3.444	306
Litija	9.432	936
Kresnice	3.286	52
Laze	5.007	188
Zalog	4.580	631
Ljubljana	85.739	116.296

Število potnikov in blagovna oddaja na postajah Južne železnice med Celjem in Ljubljano v letu 1858

Postaja	Število potnikov	Blagovna oddaja (v tonah)
Celje	32.256	10.961
Laško	10.553	3.563
Rimske Toplice	4.141	290
Zidani Most	26.819	42.610
Hrastnik	2.972	3.481
Trbovlje	1.806	2.822
Zagorje	5.534	13.505
Sava	2.605	440
Litija	11.473	4.042
Kresnice	2.474	51
Laze	2.643	383
Zalog	1.869	2.674
Ljubljana	120.843	47.579

**Odprava potnikov in pošilk blaga na postajah Južne železnice med Celjem in
Ljubljano v letu 1929**

Postaja	Število potnikov	Odprava blaga (v tonah)
Celje	408.848	104.022
Laško	148.071	92.711
Rimske Toplice	57.469	6.285
Zidani Most	150.731	22.094
Hrastnik	79.822	298.300
Trbovlje	114.764	998.416
Zagorje	120.587	168.755
Sava	33.625	5.428
Litija	107.562	21.078
Kresnice	44.074	33.036
Laze	38.431	3.705
Zalog	136.528	15.976
Ljubljana-gl.kolodvor	958.998	88.609

DRUGA SVETOVNA VOJNA IN PO NJEJ

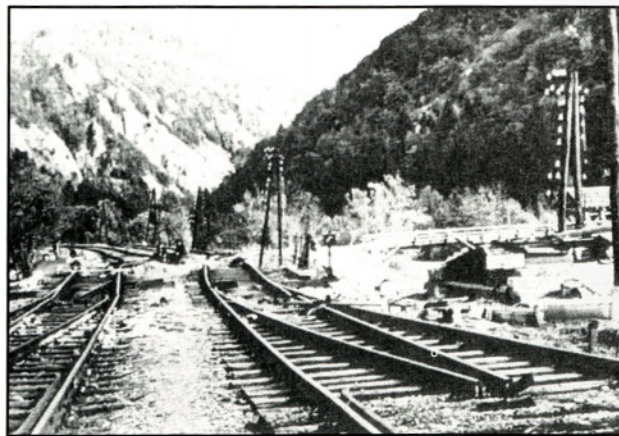
Druga svetovna vojna, ki se je na tleh Kraljevine Jugoslavije pričela 6. aprila 1941, je na ozemlju današnje Slovenije prinesla nov preobrat. Poleg splošne okupacije in vojnih strahot, je tudi Južna železnica dobila nove gospodarje. Nemški "rajh" je upravljal progo Južne železnice vse do železniške postaje Laze. Od tu naprej pa je bila pod italijansko okupacijsko upravo. Ker pa gorenjsko železniško omrežje, ki je bilo pod nemško okupacijo, ni imelo neposredne zveze z Južno železnico, so leta 1942 zgradili progo od Vižmarij, preko Ježice in Črnuč do železniške postaje Laze. S tem so nemški transporti lahko neodvisno od tranzita po italijanskem okupacijskem ozemlju, vozili z Gorenjske proti Zidanemu Mostu in Zagrebu. Od Zidanega Mosta proti Dobovi so pričeli polagati tudi drugi tir. Dobova je bila med drugo svetovno vojno obmejna postaja med nemškim "rajhom" in Nezavisno državo Hrvatsko (NDH).

Akcije partizanske vojske

Partizanska vojska je kot narodnoosvobodilna vojska, pričela poleg vseh drugih vojaških akcij, izvajati tudi napade na progo Južne železnice in druge proge ter objekte, da bi okupatorskim silam preprečevala premike z njihovimi vojaškimi transporti.



Nemška posadka leta 1944, pred napadom partizanskih enot in zavezniškega letalstva na Pogonik.



Uničena proga na Savi pri Litiji leta 1944.

Južna železnica je med drugo svetovno vojno igrala sila pomembno vlogo. Okupatorske sile so po njej prevažale vojaštvo, opremo, orožje in prehrano. Brez železnice ne bi mogle izvajati svojih okupacijskih načrtov. Zato je narodno-osvobodilna partizanska vojska že od vsega začetka posvečala gibanju vojaških transportov veliko pozornost. Z napadi na vlake, miniranjem tirov, mostov in diverzantskimi akcijami, so partizani okupatorskim silam povzročali velike težave in izgube. Zlasti proga v soteski Save med Zidanim Mostom in Litijo ter na Notranjskem je bila velikokrat tarča partizanskih akcij. Zato so okupatorji železnico in pomembne objekte ter naprave močno zavarovali in zaščitili. Ob mostovih, ob vhodih v predore, železniških postajah in važnejših ovinkih so zgradili močne utrdbe, bunkerje in strelska zaklonišča, ob njih pa namestili dobro oborožene vojaške posadke. Vendar pa tudi ti varnostni ukrepi niso zagotovili rednega in nemotenega prevoza vojaških transportov. Napadi partizanskih enot na progo, vlake, mostove in okupatorjeve postojanke so se vrstili dan za dnem, noč za nočjo. Številne vlake so iztirili, zaminirali mostove in onesposobili progo.

Po kapitulaciji Italije, 9. septembra 1943, so Nemci zasedli tudi železniško omrežje na Dolenjskem, Notranjskem in Primorskem,

vse do Trsta in Reke. Za oskrbovanje svojih čet na tem območju, predvsem pa v Italiji je bila Južna železnica zanje izjemnega pomena. Zato so jo partizanske enote še z večjo silo napadale, prav tako pa tudi proge na Dolenjskem in v Beli Krajini.

POMOČ ZAVEZNIKOV

Angloameriške zavezniške sile so med drugo svetovno vojno podpirale narodno-osvobodilno partizansko vojsko v Sloveniji.

POGONIK

Železniški most čez Savo pri Pogoniku so zgradili leta 1848, ko so gradili Južno železnico. Zgradili so ga iz lesa - macesna, konstrukcija mostu pa je bila pokrita s streho. Šele leta **1898** so leseno konstrukcijo zamenjali z železno, naslednje leto pa je promet stekel po novem mostu.

Med drugo svetovno vojno je most od jeseni 1944 naprej, doživel 16 zračnih napadov zavezniških sil in enot NOV. Okupatorske sile so most sproti popravljale, končno pa so se nenehnim popravilom odrekli in so uporabljali samo en del mostu. Po osvoboditvi so do maja 1946 en tir obnovili, drugi del mostu pa so morali izdelati na novo.



Litija, med drugo svetovno vojno, leta 1942.

Medsebojno sodelovanje je bilo čedalje močnejše, še posebno po kapitulaciji Italije. Tako je v začetku junija 1944, na Štajersko s padalom pristal ameriški častnik, major **Franklin Lindsay** in se povezal z vodstvom NOV. To je bil med drugo svetovno vojno prvi prihod ameriškega vojaka na takratno nemško okupacijsko ozemlje na tem območju. Angloameriške zavezniške sile so namreč NOV močno spodbujale pri napadih na postojanke ob Južni železnici, saj je ta proga imela izjemen strateški pomen za izid druge svetovne vojne v tem delu Evrope. S tem so se pričeli tudi skupni napadi partizanskih enot in angloameriškega letalstva. Zlasti v letu 1944 je zavezniško



Železniška postaja Litija med drugo svetovno vojno, leta 1944.

letalstvo ob hkratnih akcijah partizanov porušilo več postajnih poslopij in naprav ter mostov. Takšna je bila tudi skupna akcija partizanskih enot in zavezniškega letalstva 20. septembra 1944 na Pogonik.

Po drugi svetovni vojni

Druga svetovna vojna je na Južni železnici in drugih progah pustila velike posledice. Potrebno je bilo ogromno obnovitveno delo, ki je trajalo več let. Veliko prog je bilo treba zgraditi na novo, popraviti signalne naprave, poslopja, mostove in druge naprave. Leta **1949** so že lahko slovesno proslavljali 100 letnico prihoda prvega vlaka v Ljubljano.

Po končani vojni leta **1945**, so bile vse železnice v takratni Jugoslaviji državne. Na vagonih in lokomotivah so bile oznake JDŽ (Jugoslovanske državne železnice), leta **1952** pa so jih zamenjale oznake JŽ (Jugoslovanske železnice).

Okrog leta **1950** so pričeli s pripravami za podaljšanje elektrifikacije proge od Postojne proti Ljubljani. Februarja leta **1952** pa je zapadlo toliko snega, da je železniški promet popolnoma paraliziralo. Snežna katastrofa je popolnoma prekinila promet na območjih ljubljanske direkcije. Na progah je obstalo 47 lokomotiv, 13 potniških vlakov s 130 vagoni in 18 tovornih vlakov. Med Verdrom in Postojno so bili na nekaterih mestih snežni zameti visoki do 8 metrov. Podobno je bilo

ŠKODA NA ŽELEZNICAH MED 2. SVETOVNO VOJNO

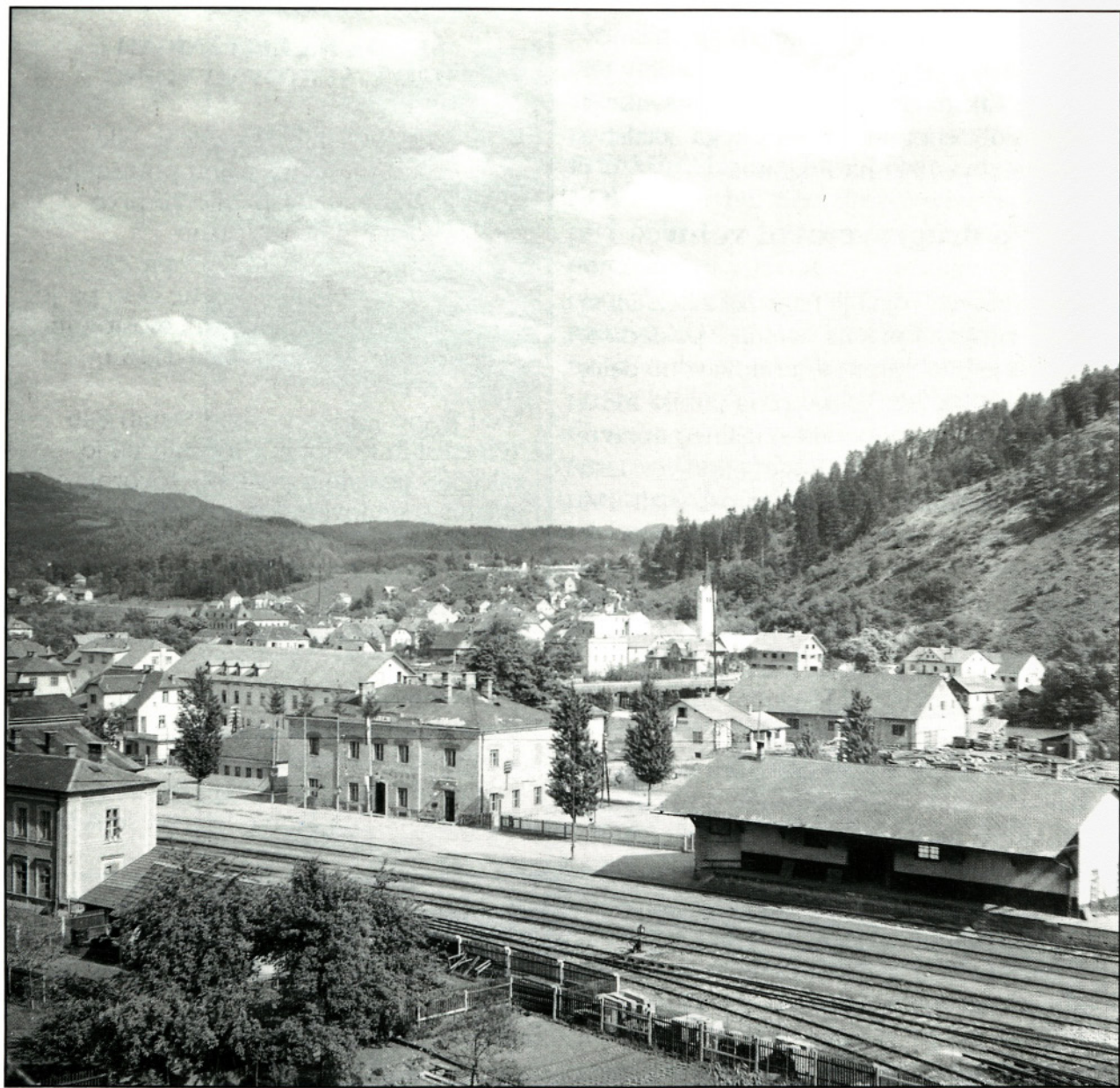
V mreži slovenskih železnic je bilo med drugo svetovno vojno porušeni 206 mostov, vendar je bilo že prvo leto po osvoboditvi začasno obnovljenih 159, dokončno pa 29 mostov in propustov. V letu 1946 pa je bilo dokončno zgrajenih 67 mostov in propustov v skupni dolžini 1516 m.

Med vojno je bilo poškodovanih 846 železniških poslopij. Uničenih pa je bilo 368 postajnih poslopij, tovornih skladišč, stanovanjskih zgradb in vodnih zgradb. Že v prvem letu osvoboditve je bilo 107 zgradb dokončno obnovljenih, delno pa 103, v letu 1946 pa so obnovili še 32 zgradb.

Porušenih je bilo 436 čuvajnic in manjših zgradb, 42 kurilnic in kurilniških ter remontnih delavnic. Še v letu 1945 je bilo 38 zgradb obnovljenih, naslednje leto pa še šest.

tudi na drugih progah. Sneg je potrgal žice, postaje so bile domala nedostopne. Šele po enem tednu so proge toliko očistili, da je promet spet stekel.

Železnica je dobivala vedno modernejšo opremo. Leta **1967** je bila elektrificirana proga med Zidanim Mostom in Ljubljano.



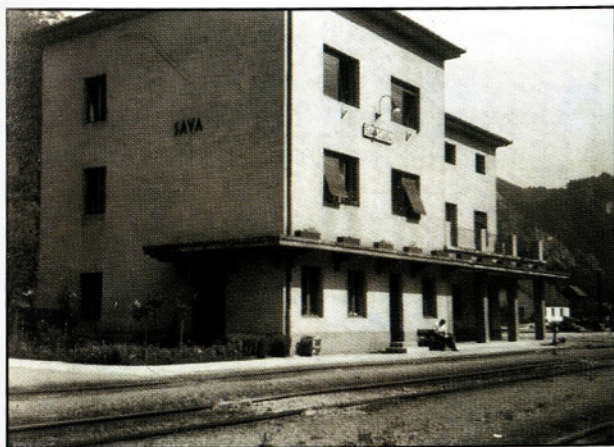
Železniška postaja Litija s postajnimi objekti leta 1947 (Muzej novejšje zgodovine Ljubljana).



Železniški most v Pogoniku so takoj po končani drugi svetovni vojni, leta 1945 obnovili. (Muzej novejšje zgodovine Ljubljana).



Popravilo železniške proge v Pogoniku leta 1945 (Muzej novejšje zgodovine Ljubljana).



Po drugi svetovni vojni so na Savi zgradili novo železniško postajo; fotografija je iz leta 1957.

Elektrifikacija tega dela proge je zahtevala ogromno gradbenih posegov ob progi, vendar pa je bila to velika pridobitev. Stroški prevozov so se znatno znižali, povečale so se hitrosti vlakov.

Leta 1965 so bila v vseh jugoslovanskih republikah ustanovljena železniško transportna podjetja, tako tudi v Sloveniji.

Z novo ustavo, se je leta 1974 spremenila tudi gospodarska organiziranost. Tedanja ŽG Ljubljana (Železniško gospodarstvo Ljubljana) je imela šest ŽTO (Železniških transportnih organizacij), v katerih je bilo 36 TOZD-ov (Temeljnih organizacij združenega dela). Financiranje železnice je potekalo

ŽELEZNICA - CESTA

Po letu 1960 je železnica pričela izgubljati na privlačnosti. Cestni promet jo je zaustavil, in samo v obdobju od leta 1964 do 1968 je število prepeljanih potnikov na območju ŽG Ljubljana padlo od 37 na 22 milijonov ali za 40%.

Vendar pa je pričel v letu 1968 potniški promet zaradi modernizacije železnic naraščati, kljub temu pa nekdanjega števila ni dosegel. Tako kot potniški promet je upadal tudi blagovni.

Železnica pa z modernizacijo spet prevzema večje deleže v prometu. Poleg tega pa so na strani železnice tudi ekonomičnost, varnost, hitrost, ekologija in vse boljša organiziranost.



preko SIS (samoupravna interesna skupnost) za železniški in luški promet. V letih 1989 in 1990 so bile SIS ukinjene, z njimi pa tudi ŽTO in TOZD. Tudi financiranje ni več potekalo preko SIS, ampak iz državnega proračuna in z lastnimi sredstvi železnice. Takrat je bilo ustanovljeno javno podjetje Slovenske železnice, ukinjena pa je bila tudi skupščina Skupnosti Jugoslovanskih železnic.

Ob 100-letnici prihoda prvega vlaka v Ljubljano, je pošta takratne Jugoslavije leta 1949, izdala štiri znamke. Za Trst, ki je imel poseben status, so izšle tudi s pretiskom VUJA-STT.

Renke

V Renkah, med Savo in Zagorjem, je bilo v letih 1957 - 1990 postajališče za potniške vlake. Postajališče je bilo v starem vagonu, potnike pa so sprva čez Savo vozili s čolnom. Pri vsem tem je zanimivo, da čoln sploh ni bil privezan na žico, ampak so si pri premagovanju Save pomagali z vesli in drogovi.

Takšni prevozi so trajali vse do izgradnje preproste žičnice, ki so jo zgradili za prevažanje materiala pri gradnji mostu. Z njo sta se lahko peljali le dve osebi.

Viseči most čez Savo s pričeli graditi leta **1954**, predvsem s prostovoljnim delom okoliškega prebivalstva. Leta **1957** je bil zgrajen, doslej največja poplava Save pa ga



Vlaki v Renkah ne ustavljajo več (foto: M. Brilej).



V Renkah, med Savo in Zagorjem (foto: M. Brilej).

je leta **1990** podrla. Takrat so na postajališču v Renkah tudi prenehali ustavljati vlaki. Leta **1993** so most ponovno zgradili, vlaki pa kljub temu niso pričeli ustavljati, ker bi bila

investicija za gradnjo perona in podhoda na postajališču, glede na število potnikov previsoka.

PO ŽELEZNICI SO SE VOZILI MNOGI NAŠI VLADARJI

Od konca 15. stoletja so Slovencem vladali Habsburžani, vse do leta 1918, ko je razpadlo Avstroogrsko cesarstvo, v okviru katerega smo živeli tudi Slovenci. V letih 1918 od 1941 so bili v Kraljevini Jugoslaviji vladarji Slovencev Karadžordževići. V letih 1941 do 1945 je bila vojna, in Slovenci so imeli v razkosani deželi kar tri vrste vladarjev: na Gorenjskem in Štajerskem je bila Nemčija, na Primorskem, Dolenjskem in Ljubljani Italija in v Prekmurju Madžarska. Od leta 1945 do 1980 je bil v novi Jugoslaviji vladar Josip Broz - Tito, po njegovi smrti razni menjajoči predsedniki, vse do leta 1991, ko se je 25. junija Slovenija osamosvojila in ima samostojno demokratično državo. Ljubljana je bila glavno mesto tako dežele Kranjske v Avstroogrski, kot Dravske banovine v Kraljevini Jugoslaviji, Socialistične republike v Titovi Jugoslaviji in seveda je tudi sedaj glavno mesto samostojne države Slovenije. V vseh časih so jo obiskovali tudi naši vladarji. Do leta 1849 so v Ljubljano prihajali s kočijami, potem dolgo vrsto let po železnici. Po drugi svetovni vojni pa tudi z avtomobili in letali. Eden prvih znanih obiskov habsburškega vladarja v Ljubljani, sega v 16. stoletje. Legenda pravi, da je spomladi leta 1552,

Ljubljano obiskal nadvojvoda Maksimiljan. Pripotoval naj bi iz Španije, kjer so mu podarili slona, ki je potem potoval z njim skozi Ljubljano. Tu se je Maksimiljan ustavil, slon pa se je medtem pasel in posledica tega je hotel Slon, ki naj bi nastal na mestu, kjer je slon mulil travo. Tako legenda.

Nakaj več je znanega o obisku cesarja Franca I. leta 1821, ko je prišel v Ljubljano na kongres Svete alianse. Tedaj ga je spremljal tudi avstrijski kancler, knez Metternich. Cesar s cesarico se je v Ljubljano pripeljal s kočijo. Prav tako je Franc I. Ljubljano obiskal in pripotoval s kočijo, ko je leta 1829 prisostvoval odprtju dela Gruberjevega prekopa.

Franc Jožef pa je bil prvi avstrijski cesar, ki je obiskal Ljubljano po železnici. To je bilo 10. maja leta 1850, leto po zgraditvi železnice od Celja do Ljubljane. Naslednjič se je Franc Jožef pripeljal v Ljubljano in seveda tudi mimo Litije novembra leta 1856. Takrat je s seboj vzel tudi svojo mlado ženo, 18-letno Elizabeto, ki so ji rekli Sisi. Nato se je Franc Jožef po železnici spet pripeljal v Ljubljano 20. marca 1869. Takrat se je na ljubljanski železniški postaji ustavil le za 10 minut. Naslednji obisk Franca Jožefa je bil 8. julija 1883, ko je Avstrija praznovala 600 let habsburškega cesarstva. Nato je cesar Franc

Jožef prišel v Ljubljano 7. maja 1895. Vzrok za njegov obisk naših krajev in Ljubljane pa je bil potres, ki je na velikonočno nedeljo, 14. aprila 1895 močno prizadel Ljubljano in druge kraje, med drugim tudi Litijo.

VELIČASTNI SPREJEMI

Obiske avstrijskih vladarjev v naših krajih so oblastni organi organizirali nadvse slavnostno. Ob vsakem cesarskem obisku se je na železniških postajah vzdolž celotne proge do Ljubljane zbrala množica ljudi, na ljubljanskem kolodvoru pa se je vedno kar trlo ljudi. Cesarje so pozdravljali z vzkliki "živijo", "slava", in "hoch", streljali so s topovi, okraševali železniške postaje, v Ljubljani pa postavljali slavo-loke, organizirali baklade, peli slavnostne pesmi in se veselili. Ob obisku Franca Jožefa leta 1883 je bila v ljubljanskem Tivoliju veselica, ki se je je udeležilo več kot 50.000 ljudi. Tudi obiski kralja Aleksandra, Petra II. in Josipa Broza - Tita so bili vedno slavnostno organizirani. Takrat so bili pravi ljudski prazniki.

Cesarski par Karel I. in Zita sta Ljubljano obiskala junija 1917. Cesar je obiskal soško fronto, cesarica Zita pa je ostala v Ljubljani. Cesarski par se je v Ljubljano pripeljal po gorenjski železnici. Medtem, ko je cesar obiskal soško fronto, je cesarica Zita obiskovala razne ljubljanske ustanove, ranjence s soške fronte, grad, Tivoli in Rožnik. Obedovala je kar v svojem vlaku na kolodvoru.

Karadžordževići so Ljubljano oziroma takratno Dravsko banovino velikokrat obiskovali. Kralj Aleksander je imel na Bledu vilo. Običajno se je v Ljubljano pripeljal z dvornim vlakom, ljudstvo pa ga je vedno pričakalo in sprejelo s podobno velikimi slavnostmi, kot avstrijske vladarje. Tako je bilo tudi 27. junija 1920, ko je Aleksander Ljubljano obiskal kot regent. Že ko je vlak prispel v Zalog je na ljubljanskem gradu počil prvi topovski strel v čast kraljevemu obisku. Ko se je vlak ustavil na ljubljanski železniški postaji pa so pričeli zvoniti vsi zvonovi v ljubljanskih cerkvah, z gradu pa so odmevale topovske salve.

Kralj Aleksander je Ljubljano potem obiskal samo še enkrat, 2. septembra 1923, velikokrat pa se je zadrževal na Bledu in okolici.

Kralj Peter II. je v Ljubljano prišel samo dvakrat. Prvič se je ustavil le za nekaj minut, ko se je z vlakom, z materjo vračal iz Francije, po atentatu na njegovega očeta kralja Aleksandra, oktobra 1934. Nato se je v Ljubljano pripeljal še 6. septembra 1940, ko so odkrili spomenik očetu kralju Aleksandru.

Med drugo svetovno vojno v Ljubljano niso prihajali takratni vladarji.

Po drugi svetovni vojni pa je v Slovenijo velikokrat prihajal Josip Broz - Tito. Prvi obisk je bil maja 1945 takoj po osvoboditvi. Nato je Tito Ljubljano obiskoval domala vsako leto, tudi večkrat. Njegov zadnji obisk je bil leta 1980, in v Ljubljani je 4. maja tega leta tudi umrl.



Josip Broz - Tito je umrl 4. maja 1980 v Ljubljani, dan kasneje pa se je z vlakom zadnjič peljal mimo Litije (foto M. Brilej).

DVORNI VLAKI

Vladarji - cesarji s cesaricami, kralji, predsedniki - so naše kraje in Ljubljano, večinoma obiskovali s posebnimi - dvornimi vlaki, ki so imeli komfortne vagon: jedilnice, salone, spalnice in posebne vagon s prostori za številno spremstvo.

Dvorne vlake so ob železnici vedno čakale množice ljudi, predvsem na postajah. Sem ter tja se je zgodilo, da je vlak tudi za minuto ali dve ustavil ali vsaj upočasnil vožnjo. Takrat so zaigrale godbe, ljudje so vzklikali, otroci pa mahali z zastavicami in šopki rož. Če je vlak z vladarjem v kakšnem kraju za hip ustavil, se je o tem dolgo govorilo.

V SAMOSTOJNI SLOVENIJI

Ko se je Slovenija 25. junija 1991 osamosvojila, so se tudi prenehali obiski "slovenskih" vladarjev. Odslej prihajajo k nam vladarji drugih držav, ki jih Slovenija sprejema z enakim protokolom. Vendar pa so železnico pri obiskih večinoma zamenjala letala in avtomobili. Le še redkokdaj se zgodi, da pride k nam kakšen državnik z vlakom...

LOKOMOTIVE

Anglež **James Watt** je z izpopolnitvijo enostavnih in nerodnih naprav, ki so izkoriščale energijo vodne pare, leta **1769** predstavil stroj, ki je deloval na vodno paro pod tlakom, s tem premikal ojnico in premočrtno gibanje spreminjal v krožno. To je bil parni stroj, ki je proizvajal paro s segrevanjem vode, za kar so uporabljali premog, ki ga v Angliji ni manjkalo. Sprva so bili parni stroji stoječi in so jih uporabljali kot dobrodošlo pomagalo v industriji. Vendar pa so tehniki in izumitelji nenehno razmišljali, kako parni stroj spraviti v gibanje. V začetku so dosegli premikanje stroja po cesti, kasneje po rudniških tračnicah.

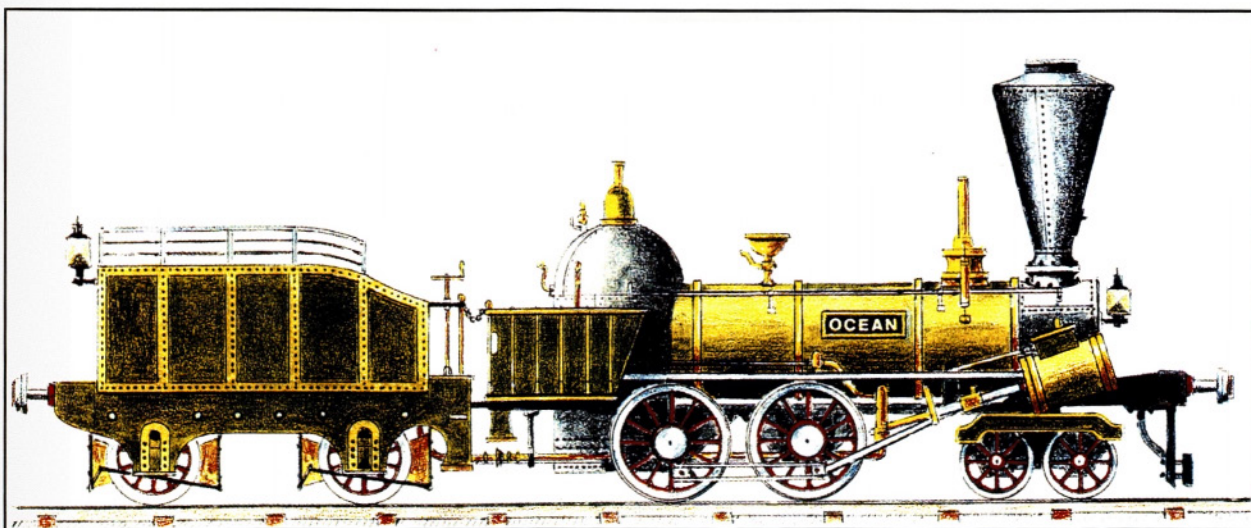
S prvo vožnjo vlaka se je pričela doba nenehnega izpopolnjevanja lokomotiv in železnic. Pričeli so jih graditi tudi na kontinentalnem delu Evrope. Leta 1832 so pričeli graditi prve železnice v Franciji, nato leta 1835 v Belgiji in Nemčiji. Leta 1836 pa so pričeli nadvse resno razmišljati o graditvi železnic tudi v Ljubljani in na Dunaju. Pričeli so načrtovati železniške povezave med velikimi in pomembnimi mesti, kar je bilo takrat na meji fantazije.

Tudi v ZDA so hiteli in okrog leta 1830 razvili tako visoko tehnologijo gradnje železnic in izdelave lokomotiv, da so evropski inženirji pričeli odhajati tja na

izobraževanje, med njimi tudi Karl Gegha, glavni strokovnjak in vodja gradnje Južne železnice.

Po izumih različnih parnih lokomotiv v začetku 19. stol., ki so bile uporabne v rudnikih, je Anglež **George Stephenson** leta **1824** izdelal prvo parno lokomotivo. Takrat so se v Angliji tudi odločili, da zgradijo železniško progo od Stocktona do Darlingtona. Leta **1825** je bila proga zgrajena in po njej je 17. septembra zapeljal prvi vlak s Stephensonovo lokomotivo "Locomotion No. 1", in ta datum je tudi rojstni dan železnice. To je bil signal za pričetek gradnje železnic. Najprej so se odločili za gradnjo proge med Liverpoolom in Manchestrom. Preden so jo začeli graditi, se niso mogli odločiti, katera lokomotiva naj bi vozila po njej, zato so organizirali tekmovanje. Med štirimi je zmagala Stephensonova lokomotiva "Rocket", ki je že pred tem vozila s hitrostjo 56 km/h. S tem je Stephenson dobil naročilo za izdelavo lokomotiv za novo železniško progo. Po tem so tudi v drugih državah pričeli graditi železnice, predvsem v Franciji, ZDA, Avstriji, Belgiji in Italiji.

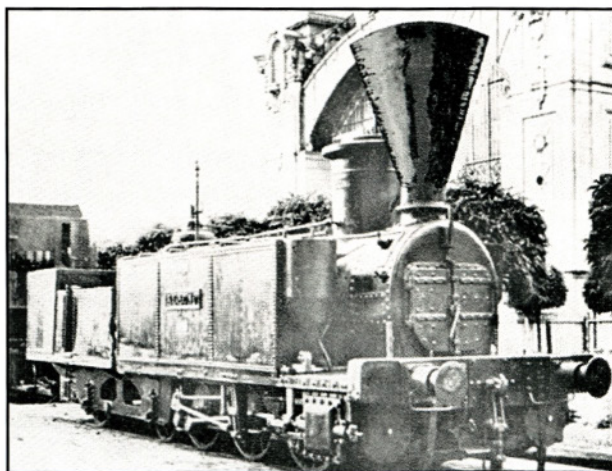
Gradnja lokomotiv je hitro napredovala. Iz leta v leto so se pojavljale nove in boljše, ki so bile vedno močnejše in hitrejšše. Od kurjenja z drvimi so okrog leta 1857 prešli na



Lokomotiva "Ocean" (akvarel Sepp Tezak, Graz).

"Philadelphia"

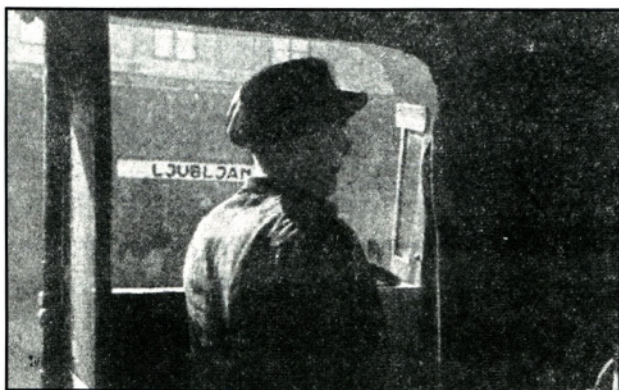
Ko je leta 1844 zapeljal prvi vlak na odseku Južne železnice od Dunaja do Gloggnitza, ga je vlekla lokomotiva, ki so jo izdelali v Philadelphiji v Ameriki. Od tam so jo v Evropo pripeljali z ladjo do Trsta, nato pa razstavljeno z vozovi prek naših krajev do Dunaja. Od tod ime "Philadelphia" za to lokomotivo.



Lokomotiva "Engerth", ki jo je skonstruiral Wilhelm Engerth iz Avstrije na osnovi izkušenj, ki so si jih pridobili z izdelavo lokomotiv za vožnjo čez Semmering. Izdelovati so jo pričeli leta 1853, dosegla je hitrost 30 km/h in v tistem času zadovoljila vse zahteve železnice. Vozila je na progi Dunaj - Ljubljana - Trst (Parna vleka, ŽG Ljubljana, 1977).



Strojvodja na parni lokomotivi.



Kurjači so na parnih lokomotivah opravljali garaško delo.

premog. Energija vodne pare je več kot sto let poganjala lokomotive po vsem svetu. Za proizvodnjo pare v lokomotivi, pa je bilo potrebno trdo delo. Kurjači in strojevodje so opravljali garaško delo. Zaradi nizkih izkoristkov so lokomotive porabile ogromno premoga, ki so ga kurjači ročno metali v kurišče. Posadke lokomotiv so bile nenehno v dimu in izpostavljene prepihu. Prve lokomotive so imele povsem odprt delovni prostor za strojevodjo in kurjače, kasneje so jih pokrili in zavarovali pred soncem, vetrom, dežjem in snegom.

Prve parne lokomotive so imele tudi majhne kotle in so zmogle le majhne obremenitve, komaj do 170 ton. Takšne so bile prve lokomotive, ki so vozile po naših tleh kot **“Ljubljana”** in **“Triglav”**. Prvi parni kotli na lokomotivah so bili še zelo enostavni in so dajali malo pogonske pare. Tudi vodni rezervoarji na strojih so bili majhni, le 6 - 7 m³ vode so vozili s seboj. Zato je bila potrebna gosta mreža vodno-napajalnih postaj, obenem pa so se ponekod - predvsem na Krasu - pojavljali problemi z zadostnimi količinami vode.

Lokomotive **“Fahrafeld”** so imele že tri osi in večji kotel, zaradi kurjenja s koksom pa so zmogle obremenitev do 420 ton. Nagel razvoj železnic in izgradnja gorskih prog čez Semmering ter po slovenskem Krasu pa je zahteval vedno močnejše in

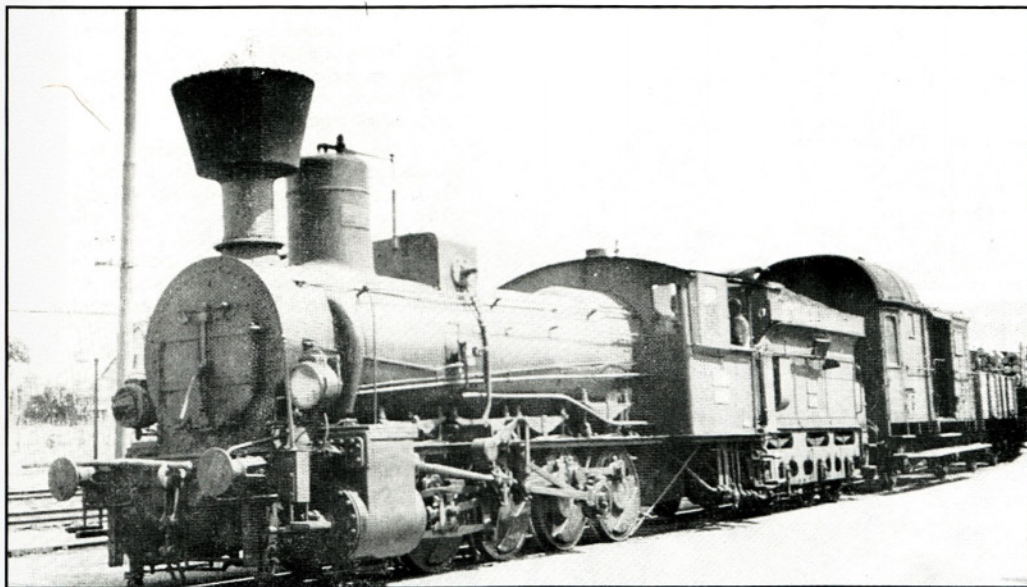
hitrejšje lokomotive, ki so zmogle tudi velike vzpone. Med najznačilnejšimi so bile lokomotive vrste 19 iz leta 1860 za potniške vlake na ravninskih progah ter tovarne lokomotive vrste 29 in 35 za gorske proge, ki so se pri nas pojavile okrog leta 1870. Na prelomu in v začetku stoletja pa so k nam prišle že lokomotive, ki so bile neprimerno težje, večje, močnejše in hitrejšje od predhodnih, ki so bile v primerjavi z novejšimi prave igračke z visokimi dimniki.

Novejšje parne lokomotive so po naših progah vozile tudi s hitrostjo 100 km/h in nekatere od teh so vozile prav do konca, ko so jih nadomestile električne in motorne lokomotive.

Prve lokomotive na elektriko so pri nas vozile na notranjskih in primorskih progah, v šestdesetih in sedemdesetih letih pa so bile že vse pomembnejše proge elektrificirane in tod so pričele voziti elektro lokomotive namesto parnih.

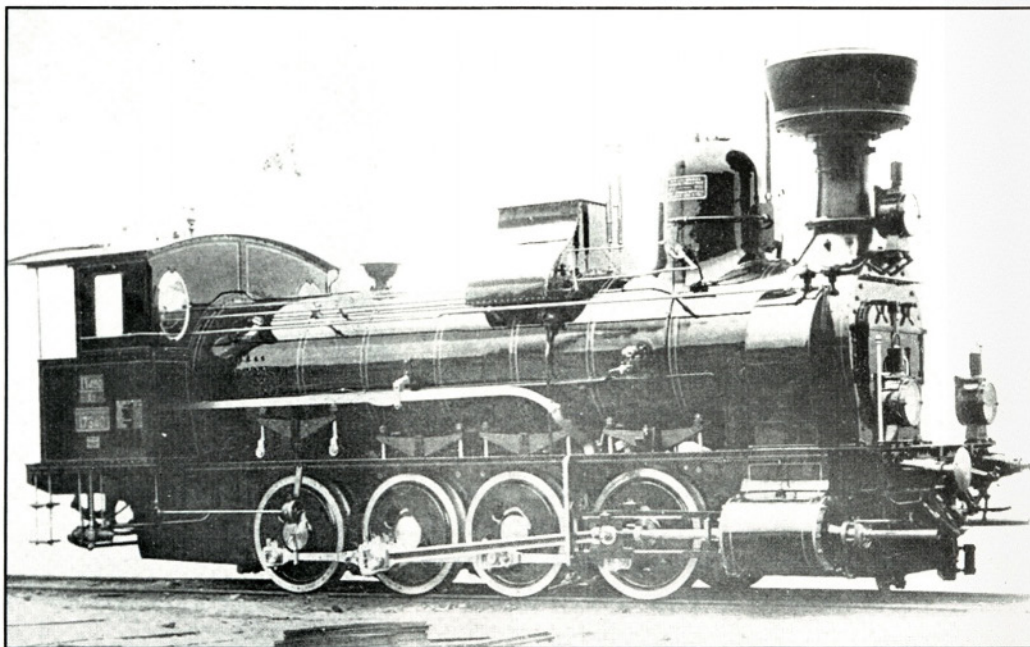
Prve diesel in električne lokomotive so po naših progah pričele voziti po letu 1960 in od tedaj je bilo na železnici iz leta v leto manj parnih. Zadnje so vozile v letu 1977...

Za novejšjo dobo železnic so značilne lepo oblikovane lokomotive, ki s prav tako oblikovanimi vagoni predstavljajo novo dobo železnic, v kateri vožnje urejajo avtomatizacija, daljinsko krmiljenje, telekomunikacijske naprave, sodobne signalno-varnostne naprave, hitrost moč...

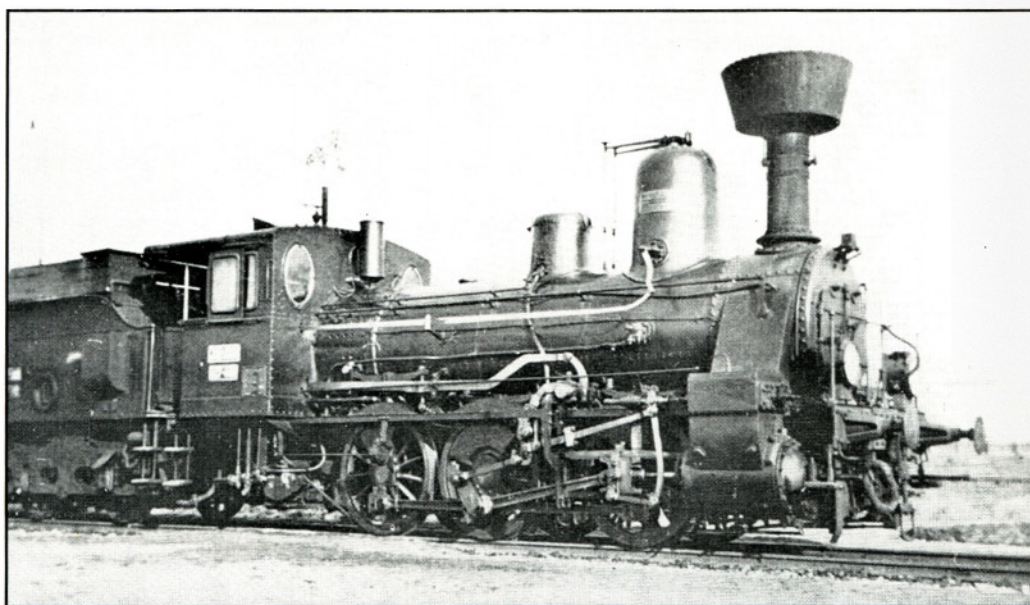


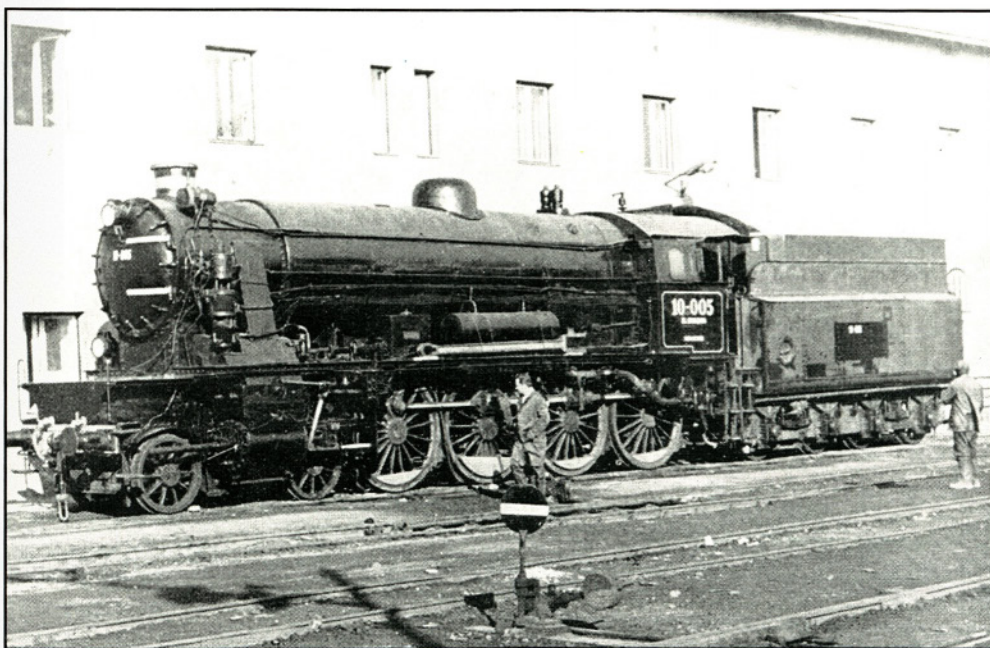
Lokomotiva iz serije 132 je dosegla hitrost 36 km/h, težka je bila 57,8 ton, izdelovani pa so jo pričeli leta 1867 v Avstriji (Parna vleka, ŽG Ljubljana, 1977).

*Lokomotivo
serije 133 so
pričeli izdelovati
leta 1882 v
Avstriji, tehtala
je 55 ton,
dosegla pa je
bitrost 35 km/h
(Parna vleka,
ŽG Ljubljana,
1977).*

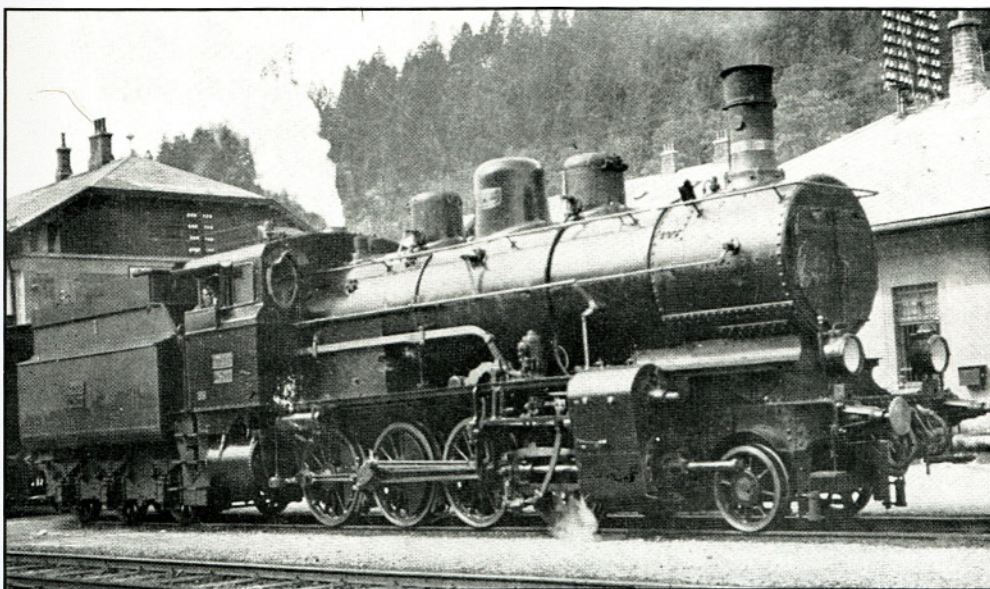


*Lokomotiva
serije 127 je
tehtala 52,5 ton,
dosegla je
bitrost 50 km/h,
izdelovani so jo
pričeli leta 1893
v Avstriji
(Parna vleka,
ŽG Ljubljana,
1977).*

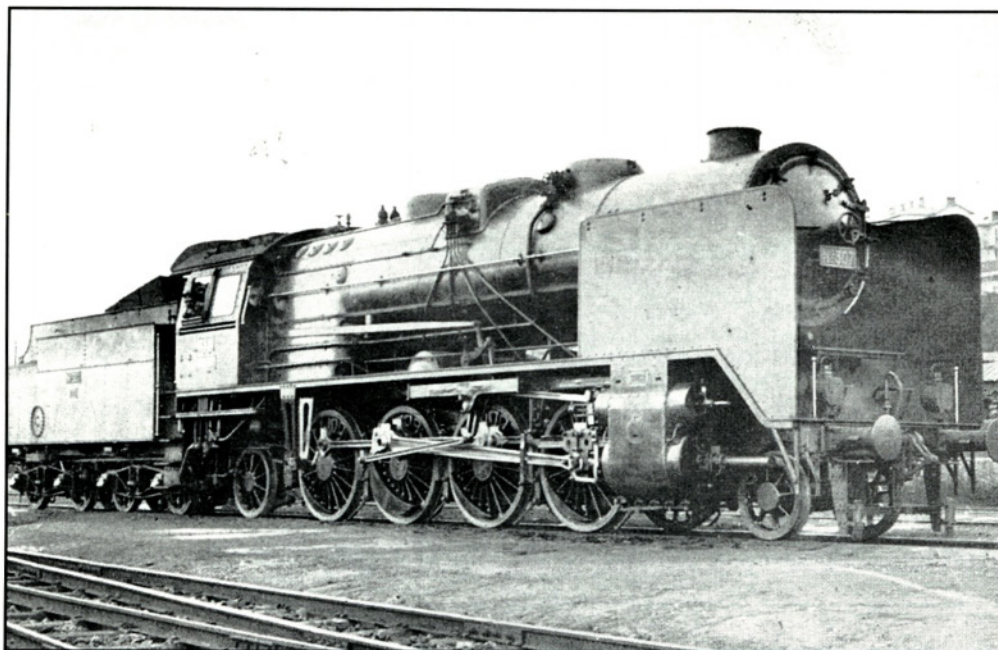




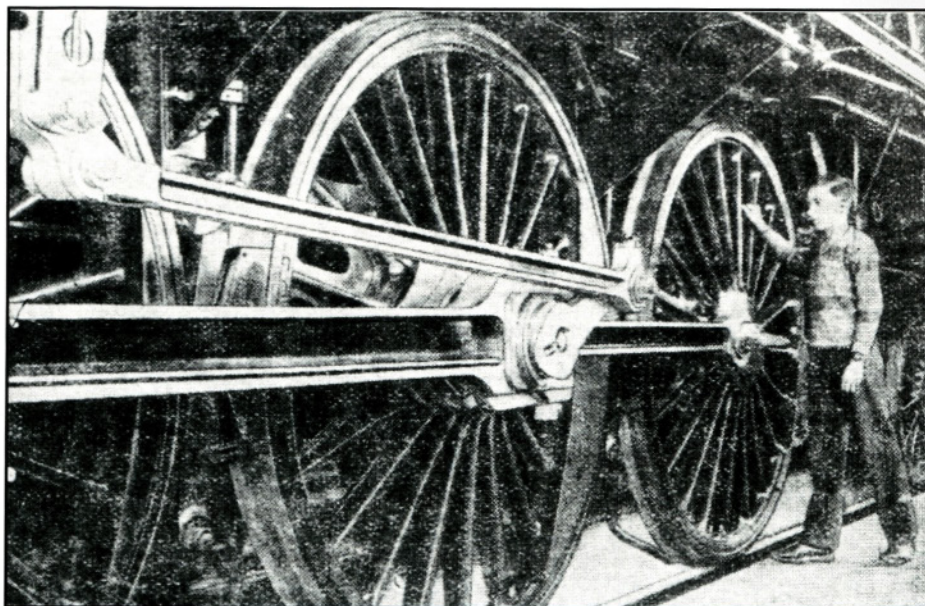
Austrijska lokomotiva serije 10 je bila že zelo močna in hitra. Dosegla je hitrost 90 km/h, tehtala je 86 ton. Izdelovali so jo pričeli leta 1915, vozila pa je tudi mimo Litije na progi med Ljubljano in Mariborom in Zagrebom (Parna vлека, ŽG Ljubljana, 1977).



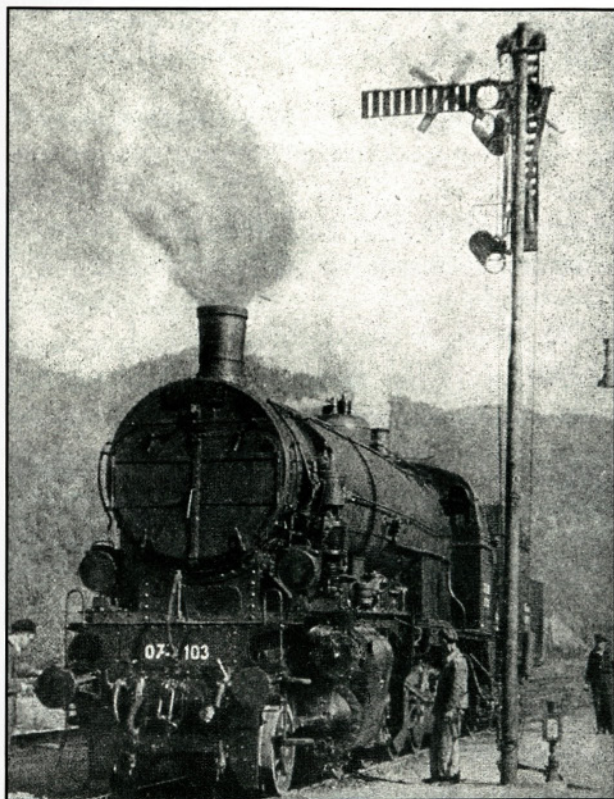
Lokomotivo iz serije 25 so pričeli delati leta 1917 v Avstriji, vozila pa je še dolgo po drugi svetovni vojni tudi na progi Ljubljana - Maribor in Zagreb. V glavnem je vlekla tovarne vlake, tehtala je 78,2 tone, dosegla pa je hitrost 60 km/h. (Parna vлека, ŽG Ljubljana, 1977).



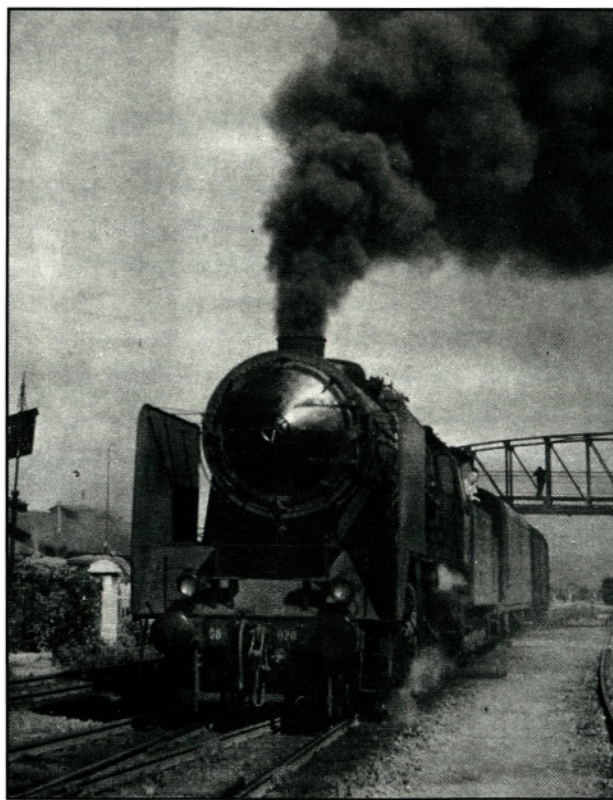
Lokomotivo "Borsig", serije 06, so pričeli izdelavati leta 1930 v Nemčiji, istega leta pa jih je 20 prišlo tudi v Slovenijo. To so bile močne in za svoje obdobje zelo moderne lokomotive. Težke so bile 92,7 ton, dosegle pa so hitrost 80 km/h. Po naših progah so vozile vse do ukinjanja parne vleke. (Parna vleka, ŽG Ljubljana, 1977).



Parne lokomotive so imele velika pogonska kolesa ("Tovaris").



Lokomotiva serije 07 takoj po končani drugi svetovni vojni na železniški postaji Laze na poskusni vožnji. Lokomotive iz te serije so bile primerne predusem za vožnje po razgibanih progah z vzpetinami. Dosegle so hitrost 70 km/h, težke so bile 81,8 ton, izdelovati pa so jih pričeli leta 1907 v Avstriji ("Tovariš").



Borsig lokomotive so bile med najbolj uglednimi parnimi lokomotivami pri nas. Veljale so za parne lepote, poleg tega pa so bile tudi zelo močne in zanesljive ("Tovariš").

MODERNIZACIJA

V obdobju 150 let je železnica doživela tolikšen napredek, da si tega železničarji, niti v sanjah niso mogli predstavljati.

Od parnih lokomotiv do električnih in motornih, od preprostih vagonov do modernih in udobnih, od preproste signalizacije do modernih signalnovarnostnih, telekomunikacijskih in avtomatskih naprav, daljinskega krmiljenja prometa, sistemov zvez, novih prog in hitrosti... je minilo 150 let. In proces se še vedno ni ustavil. Železnica napreduje iz leta v leto, kakšna bo jutri?...



Potniški vlak poljskega izvora, ki prevažata večino potnikov med Ljubljano in Zidanim Mostom (foto: M. Brilej).

ŽELEZNICA JE OBLIKOVALA PROSTOR

Pri izbiranju trase Južne železnice so načrtovalci uporabljali več kriterijev. Prvi in poglobitveni je bil pravzaprav preprost, toda temeljni: povezati Dunaj s Trstom preko glavnih deželnih mest Gradca in Ljubljane.

Drugi kriterij je bila cena gradnje in tehnologija, ki so jo takrat obvladovali. V zvezi s tem so se izogibali visokih vzpetin in predorov. Prve lokomotive so bile še tako šibke, da je že manjša vzpetina zanje predstavljala nerešljiv problem. Zato so odsek Južne železnice čez visoki Semmering, med Dunajem in Gradcem, preprosto izpustili in ga zgradili kasneje, ko so si že pridobili znanje in izkušnje ter izboljšali tehnologijo. Zato so raje izbirali odseke ob rekah in po ravninah. Tudi tehnologija gradnje predorov še ni bila tako dognana, da bi jih z lahkoto gradili; predvsem daljše. Rudniški rovi, ki so jih kopali že stoletja pred tem, so vse kaj drugega, kot pa visoki in široki železniški predori.

Tretji kriterij pa je upošteval možnosti gospodarskega razvoja in izkoriščanja rudnin. Slednji je pretehtal pri odločanju o izbiri trase med Celjem in Ljubljano, pred trojansko in tuhinjsko varianto.

In kakšne vplive je imela Južna železnica na prostor takrat in na njegovo kasnejše oblikovanje? V času gradnje je bil to razmeroma velik poseg v prostor, čeprav

takrat o vplivih gradnje na okolje niso razmišljali. Če pa gledamo na Južno železnico z današnjega vidika, pa je bil njen vpliv na okolje takrat pravzaprav zelo majhen. Poleg tega so za progo uporabili razmeroma ozek pas prostora, gradili pa so z naravnimi materiali (podporni zidovi, nasipi, mostovi, prepusti), ki so se v celoti vklapljali v okolje. V primerjavi z današnjimi velikimi infrastrukturnimi objekti in gradbenimi materiali, se je Južna železnica lepo vklopila v prostor. Ko danes gledamo upodobitve železnice na grafikah, izdelanih v drugi polovici 19. stoletja, so te podobe prav romantične. Nenazadnje so tudi današnji pogledi na lepe moderne in pisane vlake lepi, saj navsezadnje še vedno vozijo po trasah Južne železnice!

Železnica je prostor značilno oblikovala in na njegovo kasnejše urejanje imela zelo velik vpliv. Ne samo prostor kot celoto, ampak še posebej na morfološko strukturo naselij ob njej. Razen Ljubljane, ki je del razvoja kot prestolnica dežele Kranjske, doživela tudi že pred prihodom prvega vlaka, je prav železnica imela odločilen vpliv na kasnejše oblikovanje naselij ob progi.

Načrtovalci in graditelji so traso proge Južne železnice načrtovali po načelu tangentalnega stika, oz. nekoliko odmaknjene trase

od naselij, s čimer so hote ali nehote, ustvarili tudi možnosti za nadaljnje širitve naselij, ki pa jih je narekovala železnica. Južna železnica je tako prinesla v naselja ob njej povsem novo prostorsko koncepcijo razvoja. Železniške postaje ob njej so tako postale močno privlačno območje za pozidavo, predvsem v njihovi neposredni okolici, kot tudi na območju med postajami in obstoječimi naselji. Tako so ulice in ceste med obstoječimi naselji in postajami, postale najbolj privlačne za gradnjo uglednih in pomembnih objektov. V te predele se je pričel seliti utrip naselij, tako stanovanjski, upravni in poslovni. Tako je bilo tudi v Litiji. V drugi polovici 19. stoletja so v bližini železniške postaje zrasle velike in pomembne hiše kot "Pošta" in Glavarstvo, posledično pa tudi "Vila."

Podobno je bilo tudi z gospodarskim razvojem, ki je postal izrazit šele po prihodu železnice. Industrija je pričela zasedati prav prostore ob železniških postajah ali blizu njih. Prišlo je torej do pozidave prostora za - predvsem boljše sloje - stanovanjske hiše, obenem pa tudi za industrijo, kar je bilo, gledano z današnjimi očmi, prostorsko vprašljivo, če ne celo nesprejemljivo.

V Litiji je tako leta **1881**, dobrih sto metrov od železniške postaje zrasla topilnica, leta **1886** pa nasproti nje, na drugi strani železnice, še predilnica. Obe, zlasti slednja,

sta dali prostoru v tem delu Litije svojevrsten pečat in pustili dolgotrajne posledice.

Načrtovanje rabe prostora, ob železniških postajah in blizu njih postavljenih tovarn, hkrati pa prepletenih s stanovanjskimi in drugimi hišami, je bilo zaradi tega vedno povezano s kupom problemov. Širjenju stanovanjskih naselij je sledilo tudi širjenje industrijskih objektov in obratno. Poleg tega pa je železnica prostor tudi nekako presekala, ločila posamezne dele naselij in tako ustvarjala posamezna, med seboj ločena območja, ki jih je bilo težko povezati. Še danes predstavlja železnica v mnogih naseljih mejo med pozidanim in nepozidanim prostorom in za urbaniste težak problem pri načrtovanju prostora.

V Litiji železnica pred 150 leti ni ničesar razdelila ali postavila meje med deli naselij, ker je bilo njeno staro jedro na desnem bregu Save. Sčasoma pa se je Gradec, ki je bil ob prihodu železnice neznatno naselje s parimi kmetijami, razvil v takorekoč nov del Litije. Sprva le med železnico in Savo, po drugi svetovni vojni pa tudi na drugi strani pod pobočji Strešnega vrha. Zato so nastali številni zavarovani in nezavarovani nivojski prehodi čez železnico. Po izgradnji nadvoza pri bivšem Glavarstvu leta 1974, so bili nivojski prehodi sčasoma povsem ukinjeni, saj je bilo na njih veliko nesreč in so predstavljali stalno nevarnost. Tako v Litiji vse od Zgornjega Loga do Smrekarice ni več



V Litiji je lokacije ob železniški progi v drugi polovici 19. stoletja zasedla industrija. Na razglednici iz leta 1917 je značilna pozidava ob progi: levo predilnica, desno topilnica.

nobenega nivojskega prehoda. Ker pa potniki, predvsem iz Gradca, dolga leta niso imeli varnega prihoda oz. odhoda s postaje in peronov, sta Slovenske železnice ter Občina Litija leta 1996 pristopili k moderni-

zaciji železniške postaje s podhodi, peroni in drugimi posegi. Modernizacija je bila zaključena leta 1999 ob 150-letnici prihoda prvega vlaka mimo Litije.

V SAMOSTOJNI SLOVENIJI

25. junija 1991 je Skupščina Republike Slovenije sprejela ustavni zakon, s katerim so bili razveljavljeni zakoni, ki so Slovenijo povezovali z Jugoslavijo, med njimi tudi zakon o združitvi v Skupnost jugoslovanskih železnic. 26. junija 1991 pa je ŽG Ljubljana izdalo pisno obvestilo o prenehanju članstva v Skupnosti jugoslovanskih železnic, s čimer se je pričelo delovanje ŽG Ljubljana kot samostojne organizacije.

Osamosvojitve Slovenije in slovenskih železnic (takrat ŽG Ljubljana) je imelo na gospodarjenje železnice velik vpliv. V prvih letih je bilo poslovanje otežkočeno, investicije so se med leti 1990 in 1993 ustavile. Po letu 1993 se je stanje popravilo, ko je slovenski parlament sprejel sanacijski program za Slovenske železnice, ki so z letom 1992 dobile tudi nov naziv - Slovenske železnice - SŽ. Število zaposlenih



Potniški vlaki Slovenskih železnic so se polepšali z značilnimi barvami (foto: M. Brilej).

se je od leta 1989 zmanjšalo od 16.065 na 9.610 v letu 1996.

Z letom 1992 je pričela nastajati tudi nova celostna podoba Slovenskih železnic. Najprej je bil sprejet nov znak, kasneje (leta 1994) pa še nove uniforme in barve vagonov, lokomotiv in druge opreme.

Z modernizacijo proge od Ljubljane do Maribora, ki je zahtevala obilo strokovnega dela in sredstev, so ustvarili pogoje za vožnje hitrih vlakov "Pendolino", ki bodo kmalu redno vozili na tej relaciji. Tudi sicer so Slovenske železnice izboljšale kakovost potniškega in tovornega prometa. Uvedli so



Potniški vlak pri Pogoniku, 1999 (foto: M. Brilej).



Zeleni vlak na litijski železniški postaji (foto: M. Brilej).

posebne vlake, kot npr. "zeleni vlak" Intercity in druge, s katerimi se vključujejo v zelo zahteven mednarodni promet.

Leto 1993 je bilo pomembno za Slovenske železnice. Sanacijski program in pogodba z Evropsko banko za obnovo in razvoj za kredit v višini 108,2 milijona ecujev sta Slovenske železnice usmerila v novo, modernejše poslovanje, opremljanje in investiranje. Sanacijski program je vseboval tudi uveljavljanje sistema kakovosti v skladu z

Sprejem v UIC in COTIF

Desetega junija 1992 so bile Slovenske železnice sprejete v UIC (mednarodna železniška zveza).

Prvega februarja 1993 je Slovenija postala polnopravna članica COTIF (Mednarodna konvencija o prevozih po železnici) in OTIF (Mednarodna organizacija za železniški prevoz).



Pendolino na slovenski progi (foto: Antonio Živkovič).



*Pogonik leta 1999 med popravilom mostu
(foto: M. Brilej).*

mednarodnimi standardi ISO 9000. Že ob koncu leta 1993 je bilo zamenjanih 188 kretnic. Z notranjo reorganizacijo so Slovenske železnice pričele v letu 1994, s čimer so reorganizirali predvsem upravo, prometne sekcije in sekcije za vleko. Tega leta se je začel

CERTIFIKAT KAKOVOSTI

Slovenske železnice so certifikat kakovosti po mednarodnih standardih ISO 9000 dobile leta 1998.

V letu 1994 so na vlakih v notranjem potniškem prometu ukinili kajenje.

208,2 km/h

Pendolino, vlak, ki bo vozil po slovenskih tirih, je 17. septembra 1994 na progi Maribor - Pragersko dosegel hitrost 208,2 km/h.

tudi investicijski cikel za obnovo infrastrukture, podpisana pa je bila tudi pogodba z Evropsko banko za obnovo in razvoj za 50,4 milijona dolarjev posojila za obnovo infrastrukture.

Tako so Slovenske železnice vključene v Evropski železniški promet in iz leta v leto zmanjšujejo razlike v kakovosti železniškega prevoza z razvitimi evropskimi državami.



Lokomotive, ki vozijo danes po slovenskih progah. Levo: v Litiji, ...



... v Pogoniku (foto: M. Brilej).



Zeleni vlak v zeleni dolini Save (foto: M. Brilej).



Pendolino (foto: Antonio Živkovič).

NEKATERE ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM

Relacija	Dolžina (km)	Leto izgradnje
(Graz) - Šentilj - Celje	83,4	1846
Celje - Ljubljana	88,7	1849
Ljubljana - Sežana (Trst)	113	1857
Zidani Most - Dobova	62,5	1862
Ljubljana - Jesenice - Planica	93,4	1870
Pivka (sv.Peter na Krasu) - Reka	54,4	1873
Radgona - Ljutomer	22,8	1890
Ljubljana - Kamnik	23,6	1891
Celje - Velenje	37,5	1891
Poljčane - Konjice	14,8	1892
Ljubljana - Kočevje	70	1893
Grosuplje - Novo mesto	53,9	1894
Ljubljana - Vrhnika	12,4	1899
Čakovec - Dolnja Lendava	22	1899
Velenje - Dravograd - Meža	36,7	1899
Gorica - Ajdovščina	26,9	1902
Grobelno - Rogatec	28,6	1903
Jesenice - Gorica - Trst	89,1	1906
Kranj - Tržič	15,1	1908
Trebnje - Tržišče	20,7	1908
Bubnjarci - Karlovac	28,8	1913
Novo mesto - Bubnjarci	50	1914
Konjice - Zreče	6,1	1920
Ormož - Ljutomer - Murska Sobota	38,1	1924
Rogatec - Krapina	19,4	1930
Tržišče - Sevnica	13,4	1938
Laze - Črnuče - Vižmarje	18	1942
Prešnica - Koper	31,2	1967



*Železniška postaja Sava, 1999
(foto: M. Brilej).*



*Železniška
postaja Kresnice,
1999
(foto: M. Brilej).*



*Železniška postaja Jevnica,
1999 (foto: M. Brilej).*



*Železniška postaja
Ljubljana, 1999
(foto: M. Brilej).*



Pogonik, popravilo mostu čez Savo, poleti 1999 (foto: M. Brilej).

ŽELEZNIŠKA POSTAJA LITIJA

Z načrti Južne železnice so določili traso železnice ob Savi od Zidanega Mosta do Litije po levem bregu Save. Na desni breg se je premaknila šele pri Zg.Logu pod gradom Pogonik.

Pred gradnjo proge je bila na desnem bregu Save Litija, na levem pa Gradec. Pravzaprav so bile takrat graške kmetije bolj severozahodno, na višjem nivoju, ob Savi pa prostor ni bil poseljen, niti drugače obdelan. Tako so železniško postajo zgradili na razmeroma samotnem mestu.

Graditelji južne železnice so železniško progo trasirali tako, da ni šla skozi naselja, ampak se je vasi, trgov in mest dotaknila po obodu, oz. na robu naselja. Tako je bilo tudi npr. v Celju, Litiji in nenazadnje v Ljubljani, saj v času gradnje železniške postaje v Ljubljani, tam ni bilo prav velike poselitve. V Litiji so železniško postajo zgradili hkrati z nasproti stoječim vodnim stolpom ("Pumpenhaus"), ki je bila prav tako zelo lepa zgradba. V njej so bila tudi stanovanja, tako kot na železniški postaji. Tudi skladišče ob postaji, ki še danes stoji, je bilo zgrajeno po tipskih načrtih. Med železniško postajo in skladiščem je bil park, ki je ohranil svojo prvotno podobo vse do danes. Ob "Pumpenhausu" so v času gradnje postajnih poslopij zgradili tudi podolgovato, pritlično

zgradbo za razna orodja, delavnice in priročna skladišča. V njej je bilo tudi stanovanje. Zgradbo so po letu 1990 podrli in na istem mestu zgradili novo.

V postajnem poslopju so v preteklosti večinoma stanovali tudi šefi postaj, ki so tudi sicer vse od začetka železnice uživali velik ugled in so bili med najpomembnejšimi prebivalci kraja.

Litijska železniška postaja vse od postavitve ni doživljala večjih sprememb. Zgradba je imela nad vhodom nadstrešek, ki je na starih fotografijah še viden. Že omenjeni "Pumpenhaus" - prelepa in tipična zgradba staroavstrijskih železnic - pa je z leti počasi hiral, saj je s prenehanjem uporabe parnih lokomotiv, izgubil prvotno vlogo in je služil samo še stanovalcem. Med postajo in "Pumpenhausom" je bila tudi ena izmed naprav (bilo jih je več), s katerimi so napolnili vodne rezervoarje parnih lokomotiv. Nivo vode v osnovnem rezervoarju "Pumpenhausu" so kontrolirali z zunanjim merilom, ki je bil na južni steni, obrnjeni proti tirom in so ga strojevodje, kurjači in postajno osebje lahko nenehno opazovali.

Pred 150 leti, ko je v Litijo prišla železnica in je bila zgrajena postaja, je bilo potnikov razmeroma malo, prav tako tudi tovornega prometa. Tudi hitrosti takratnih vlakov niso



*Litijski
"Pumpenhaus"
leta 1999,
(foto: M. Brilej).*



*Zgradba
vodnega stolpa
"Pumpenhaus"
v Litiji je imela
tudi stanovanj-
ski del
(foto: M. Brilej).*

bile primerljive z današnjimi. Z leti pa se je pričelo območje Gradca intenzivno poseljevati. Še posebno po izgradnji Predilnice in po prvi svetovni vojni. Največji gradbeni razmah pa je Gradec doživel v letih po II. svetovni vojni, še posebno po letu 1960. Zato so prek železniške proge zgradili veliko cestnih prehodov, predvsem za potrebe graških kmetov, ki so imeli zemljišča med železnico in Savo.

S povečevanjem števila vlakov in hitrostjo, so se pričele pojavljati tudi nesreče. Zaradi nevarnosti so pričeli prehode čez progo ukinjati, "Turkove rampe" in zapornice pri predilniškem bajerju pa so ukinili zaradi industrijske gradnje. V postajnem območju so osta-

le le še zapornice pri Glavarstvu (današnji knjižnici), ki so jih ukinili leta 1974, ko so zgradili nadvoz. Prebivalcem Gradca je bil dostop na železniško postajo domala onemogočen, saj so hodili kar prek tirov. Pa ne samo njim. Tudi vsi ostali potniki iz Litije, Šmartna in ostalih krajev, vezanih na litijsko železniško postajo, so nemalokrat skakali prek tirov in se podajali v življenjsko nevarnost. Stanje je bilo čedalje bolj nevzdržno in leta 1996 se je končno pričela rekonstrukcija litijske železniške postaje. Investitorja sta bila Slovenske železnice in občina Litija. Slovenske železnice so ob tem tudi prestavile tire v postajnem območju, s čimer so nastali tudi pogoji za vožnje hitrih vlakov.



Litijska železniška postaja z okolico, novembra 1905.

VREDNOST REKONSTRUKCIJE LITIJSKE ŽELEZNIŠKE POSTAJE

- Vrednost investicije po pogodbi: **598** milijonov SIT
- Delež Slovenskih železnic: **448** milijonov SIT (75%)
- Delež Občine Litija: **150** milijonov SIT (25%)

Litijska železniška postaja v prvih letih ni bila preveč obremenjena. Ko pa so tri leta kasneje - leta 1852 - zgradili čez Savo lesen most, se je frekvenca potnikov pričela naglo povečevati. Ko pa se je v Litiji oz. v Gradcu zaradi prihoda železnice razmahnil gospodarski razvoj, se je začel razvijati tudi

tovorni promet. Prek litijske postaje so pričeli tovoriti na vlake tudi les, zato so kasneje, ko so pričeli izdelovati primerne vagona, zgradili posebno "rampo". Litija se je zaradi železnice pričela silovito razvijati, prav tako pa tudi drugi kraji v zaledju in železniška postaja je kar naenkrat postala osrednji prostor, z največjim vrvežem ljudi in prevozom tovora. Še posebno intenzivno je pričelo rasti število potnikov po drugi svetovni vojni, zlasti po letu 1960. Litija in okoliški kraji so se pričeli hitro širiti, število prebivalstva je naraščalo, domače gospodarstvo pa se ni razvijalo z enako intenzivnostjo. Delovnih mest je bilo za naraščajoče prebivalstvo iz leta v leto premalo. Zato so si ljudje pričeli iskati delo

*Vlak na
litijski
železniški
postaji na
prelomu
stoletja, ko v
lokomotivo
točijo vodo.*



drugje, predvsem v Ljubljani. In prav vlak je bil dolga leta prevozno sredstvo za tisoče prebivalcev litijske občine, ki so se vsakodnevno vozili na delo v Ljubljano. In tako je še danes. V obdobju zadnjih desetih

let je velik del, na vsakodnevno delo v Ljubljano odhajajočih delavcev, prevzela tudi cesta. Zato pa se je pri vožnji z vlaki povečalo število mladih ljudi, ki se v Ljubljani šolajo na srednjih in visokih šolah.



Litijska železniška postaja med rekonstrukcijo, leta 1997 (foto: M. Brilej).

DOSLEJ NAJVEČJI DOGODEK V LITJI IN OKOLICI

V vsej zgodovini Litije z okolico in drugih krajev ob Savi in zaledju, ni noben dogodek tako močno posegel v življenje ljudi in v razvoj teh krajev, kot prihod železnice 16. septembra 1849. leta.

VSEBINA REKONSTRUKCIJE LITIJSKE ŽELEZNIŠKE POSTAJE

- Podhod pod progo z razsvetljavo, ograje, stopnišča, strehe.
- Izhod proti nadvozu z dostopom.
- Izhod proti Graški cesti z dostopom.
- Vhod - izhod s Cankarjeve ceste.
- Ureditev peronov z razsvetljavo.
- Rušenje "Pumpenhaus" s predhodno preselitvijo stanovalcev.
- Rekonstrukcija tirov.
- Predelava vozne mreže.
- Zunanja ureditev.



*Litijska
železniška
postaja s
Cankarjeve ceste
po izgradnji
podhoda leta
1999 (foto: M.
Brilej).*

POTNIŠKI IN TOVORNI PROMET

- Na litijski železniški postaji je vsak dan 2500 potnikov, od tega jih 50% odhaja na delo, 40% v šole, 10% pa je ostalih potnikov.
- Na leto z vlaki potuje prek litijske železniške postaje okrog 900.000 potnikov.
- V letu 1998 je bilo na litijski železniški postaji naloženo za 9173 ton tovora, razloženega pa 2650 ton, skupno 11.823 ton tovora.
- Po številu potnikov je litijska železniška postaja na četrtem mestu v Sloveniji, za Ljubljano, Mariborom in Celjem.
- Vsak dan pelje mimo litijske postaje 50 tovornih in 80 potniških vlakov.



Železniška postaja Litija, 1999 (foto: M. Brilej).

DIE STAATS-EISENBAHN VON CILLI BIS LAIBACH, 1849

Wieder ist eine wichtige Stufe des gigantischen Unternehmens errungen, das Herz des Reiches, die schöne Hauptstadt Österreichs den Fluthen des adriatischen Meeres durch die wichtigste Erfindung des 19-ten Jahrhunderts näher gerückt worden.

Die Eisenbahn hat die Hauptstadt Krains - Laibach erreicht. Es ist nun möglich, nach einer 32 stündiger Fahrt, von Wien aus nach Triest zu gelangen. Ist schon hierdurch dem reisenden Publikum ein höchst wesentlicher Vortheil geboten, so wird dieser Vortheil noch von viel größerer Wesenheit für den Waarenverkehr. Viele mühselige Stunden der Berg - und Thalfahrt sind erspart, - und Laibach, schon früher ein wichtiger Umladeplatz, wird vor der Hand zum Stapelplatze für alle jene Güter, die von Triest aus in das Innere der österreichischen Monarchie gelangen werden.

Bei den gewaltigen Terrainhindernissen, welche sich zwischen Cilli und Laibach in jeder Richtung der Führung einer Bahnlinie entgegen stellen, war die Wahl derselben ein Gegenstand, welcher die größte Aufmerksamkeit und reiflichste Überlegung verdiente. Schon beim oberflächlichen Überblicke der Gegend boten sich hierfür

vor allem zwei Wege dar. Einer wurde durch die Thäler, die dem Laufe der Sann und der Save folgen, angezeigt; der zweite bot sich in dem obern Sannthale.

Auch bei letzterem Zuge zeigten sich zwei Alternativen, wovon die eine vom Dorfe Franz längs der bestehenden Poststraße über St.Oswald und Potpetsch, die andere aber durch das Tuchheimer Thal gegangen wäre, - jedoch in keinem Falle war die Überschreitung der hohen und steilen Wasserscheiden zwischen der oberen Sann und den Nebenflüssen der Save zu vermeiden.

Nach reiflichen Detailstudien entschied sich die Staats-Verwaltung, der ungemeinen Schwierigkeiten ungeachtet - für die Führung der Bahn durch die Thäler längs der untern Sann und Save. Denn, sind auch diese Schwierigkeiten der Art, daß ihre Bewältigung die Zuhilfenahme aller Mittel der Kunst, aller Energie und des kräftigsten Willens der Staatsverwaltung in Anspruch nehmen mußte, - so war doch das zu erreichende Resultat dieser Anstrengungen würdig, da in jeder anderen Richtung jene Terrainhindernisse sich bei den Übergängen über die Wasserscheiden auf eine solche Weise konzentrierten, daß sie

einen ohne allen Vergleich kostspieligeren, fast unausführbar zu nennenden Bau zur Folge gehabt, und dann doch nur eine der starken Steigungen halber ungleich schwieriger zu betreibende Bahnlinie dargeboten hätten, während jetzt die Profilsanlage nichts zu wünschen übrig läßt. Wesentlich ist hierbei auch die Führung der Bahn über Steinbrück, - dem Ausmündungspunkte der Strasse nach

Agram, - dem Hafen der Seeschiffahrt, für das aus den Kornkammern Österreichs - Kroatien und dem Banate - anliegende Getreide.

So begann denn zu Anfange des Jahres 1845 nach erhaltener Genehmigung Seiner Majestät Kaiser Ferdinand I. das Werk, welches mit unglaublicher Anstrengung zahlreicher Arbeitskräfte nunmehr unter der glorreichen Regierung Seiner Majestät des



Celje



Rimske Toplice

Kaisers Franz Joseph I., während der Leitung des Ministeriums für Handel und öffentliche Bauten durch den Herrn Ritter von Bruck, zu Ende geführt ward, und welches heute, den 16. September 1849, von Sr. Majestät dem regierenden Kaiser Franz Joseph I., durch Se. Allerhöchste Gegenwart geweiht, dem öffentlichen Verkehre eröffnet wird.

Die Gegenden, welche diese Bahn durchzieht, sind durch ihre höchst mannigfache Gestaltung und einen oft wechselnden, manchmal freundlichen, manchmal in grotesker, kahler Felsenbildung starrenden Charakter ausgezeichnet, und schiefen sich den reizenden Gegenden, welche die Eisenbahn bis Cilli durchzieht, würdig an. Von Cilli, dem

freundlichen Paradiese von Untersteiermark, begleitet uns, dem untern Sannthale entlang, eine heitere Landschaft.

Wird auch manchmal die eine Seite des Flusses von steileren waldigen Höhen begrenzt, so findet doch das Auge gewiß auf dem jenseitigen Ufer flächeres Gelände. Wiesenründe und Aecker, mit bunt zerstreuten Gehöften, ergötzen durch die mannigfaltigsten Farbentöne. So gelangen wir bis zu dem schon zu Tiberius Zeiten bekannten Römerbade Tüffer, dessen weitläufige Gebäude sich auf einer Höhe am rechten Sannufer erheben. Von da ändert die Landschaft ihren Charakter. Hoch uns steil umschließen die Gebirge das verengte Flußthal, und weit strecken sich zuweilen gewaltige Felsmassen tief in das Flußbett hinein. So gelangen wir zur steinernen Brücke, die vor einigen Jahren über die Sann, welche sich unweit davon in die Save mündet, gesprengt wurde.

Das Flußthal der Save, von Steinbrück aus beginnend, ist schmal und wenig fruchtbar; selten nur treffen wir bebaute Erdstriche, dem Berge abgezwungen, den Flußanwohnern kärgliche Lebensfristung gewährend; wenige Ansiedlungen der Menschen bieten sich dem Auge dar, und von Steinbrück bis Sagor, in einer 2^o Meilen langen Thalstrecke, liegt nur ein einziges kleines Dorf - Saudörfel genannt -

am rechten Ufer der Save. Die Thäler der Bäche, welche hier in die Save münden, die des Wernitza-, des Trifail- und Mediabaches sind fruchtbarer, und die Natur bietet hier, zum Ersatz der Früchte des Feldes, einen endern reichen Schatz, - sehr ergiebige Kohlenminen, die, wir können es mit Gewißheit hoffen, dem Lande in vielen Beziehungen reichen Segen gewähren werden. Wir werden hierauf weiter unten zurückkommen, sobald von den Bauwerken und dem Zuge der Bahn gesprochen werden wird.

Noch düsterer als sie bisher war wird die Gegend von Sagor bis Sava. Hier ist die Bahn recht eigentlich den Felsgebirgen abgerungen, zwischen denen sich die Save schäumend durchdrängt und vor wenigen Monaten noch konnte kaum der unermüdete Arbeiter da sicheren Tritt gewinnen, wo jetzt der Dampfwagen auf breiter Bahn die Schlucht durchfliegt.

Nun aber öffnet sich plötzlich das Thal in überraschender Fülle. - Statt der kaum 30-40 Klafter breiten, unheimlich düsteren Stromschlucht lächelt uns eine fast eine Viertelmeile breite fruchtbare Stromniederung an, und auf sanftem Hügel überragt das ansehnliche Schloß Ponovitsch die Gegend.

So gelangen wir, einer jähren Krümmung folgend, zu dem Punkte, wo sich das Schloß Poganegg erhebt, und wo das bis



Zidani Most

in den Fluß hervorragende Gebirge durch einen Tunnel durchschlagen werden mußte. Haben wir nun die Save auf kühner Brücke überschritten, so verengt sich wieder das Thal. - Sein Charakter ist wild und unfruchtbar, wenige Gehöfe und höchst unbedeutende Ortschaften liegen in der Nähe des Flusses, von denen Hottitsch, Kressnitz, Wernegg und

Kressnitz-Polana nur eben erwähnt zu werden verdienen.

Bis Laase erweitert sich das Thal des Flusses, die Gebirge des linken Ufers treten zurück, wohlhabende Ortschaften, Wiesen und Felder ergötzen das Auge und entschädigen für den ernsten Charakter des steileren rechten Flußufers.

Drei Viertelmeilen von da entfernt, bei dem



Zidani Most

Orte Salloch, mündet der Laibachfluß in die Save. Von hier aus öffnet sich die Ebene mit einer Breite von zwei Stunden und bildet bis Laibach eine fruchtbare, mit vielen Ortschaften übersäte, wohl bebaute Fläche, im entfernten Hintergrunde von erhabenen schönen Gebirgsgruppen begrenzt, welche der 9037 Wien. Fufl hohe Terglou in voller Gletscherpracht überragt.

Zug und Anlage der Bahn

(Da der Raum dieser Zeilen nicht gestattet, mehr als einen bloßen Überblick der Bahnlinie und ihrer vorzüglichen Objecte zu geben, so hat man sich vorbehalten, eine kleine technische Abhandlung, mit geometrischer Darstellung der wichtigsten Gegenstände, nächstens nachfolgen zu lassen).

Den Bahnhof von Cilli verlassend, überschreitet die Eisenbahn auf zwei Brücken in sehr kurzer Entfernung den Sannfluß; bis Tremmersfeld, woselbst der Fluß überbrückt ist, verbleibt sie auf dem linken Ufer des Flusses. Interessant ist nahe unterhalb Tremmersfeld das Bahnfragment bei dem Skaloja-Felsen, einem gewaltigen Felsvorsprunge, der weit in den Fluß ragt. Ein Theil des Bahnplateaus wurde dem

Felsen durch Sprengung abgewonnen, während es gegen den Fluß zu von einer auf einem starken Steinwurf gegründeten Stützmauer begrenzt und gehalten wird. Auch ist hier eine Übersetzungsbrücke für die Bezirksstraße, ein weit gespanntes schiefes Quadrigewölbe. Bis Markt Tüffer läuft nun die Bahn am rechten Ufer der Sann, dort aber, unterhalb des Stationsplatzes wird der Fluß abermals



Hrastnik

überbrückt. Nun zieht sich die Bahn in häufigen Krümmungen, dem Laufe des Flusses nahe folgend, meist im Einschnitte an diesem Ufer bis zu dem, dem Badeorte Römerbad Tüffer gegenüberliegenden Stationsplatze und von da bis Steinbrück fort. Die Bahn ist hier meistens einerseits in die steile Berglehne eingeschnitten, und gegen den Fluß zu von hohen Stützmauern begrenzt. Die meisten Hindernisse bereitete der Einschnitt in dem Bergvorsprunge bei Modritsch, durch die sehr bedeutenden Absatzungen der Lehnen an jenem Punkte. Bei Steinbrück, dem Punkte, wo die Sann in die Save mündet, ist erstere nahe unterhalb der ältern Brücke mit einer Brücke überspannt, welche rücksichtlich ihrer Spannweite, ihrer Form und Konstruktionsweise höchst interessant ist, indem sie, im Grundrisse einer Krümmung von 100 Klafter Radius folgend, aus drei schiefen Bogen von Quadern, jeder von 12 Klafter Spannung besteht.

Im oberwähnten technischen Werkchen werden wir die näheren Details dieser Brücke geben, die unstreitig das größte Bauwerk dieser Art auf der ganzen Strecke ist. Was den Bahnhof zu Steinbrück betrifft, so hat derselbe rücksichtlich der Arbeiten zur Gewinnung des Terrains Interesse; die Gebäude sind den Lokalverhältnissen gemäß angelegt und an sich von großartigen Dimensionen, weshalb sie auch

bei Gelegenheit der Erwähnung der Hochbauten nochmals angeführt werden.

Der Zug der Bahn an den steilen Lehnen des Savathales über den Stationsplatz Hrastnig und Trifail bis Sagor, - mit der Übersetzung der aus den Schluchten in die Save sich stürzenden Gieflbäche mittels steinernen Brücken, deren eine, über den Mediabach 12 Klafter Spannung hat, den gewaltigen, auf langen Strecken im reissenden Flusse fundierten Stützmauern, den Absatzungen der Berglehnen und mächtigen Felsmassen, dem 70 Klafter langen Tunnel bei dem weiflen Schwalbe, - bot hier manche höchst bedeutende Schwierigkeiten für die Ausführung, die sich in der sehr verengten Schlucht, welche der Save bis zum Orte Sava zum Bette dient, nur noch vermehrten; sie erscheinen um so größer, wenn man bedenkt, daß ungeachtet der unmittelbaren Lage der Bahn am Flusse weder die Schifffahrt jemahls gehemmt, noch die Kommunikation auf dem für die Bergfahrt nötigen Treppelwege unterbrochen werden durfte. Leichteres Spiel bot die Strecke von hier bis Poganegg, unterhalb des Stationsplatzes Littai; hier galt es nur die Bahnnivellete mittels Aufdämmungen vor dem Hochwasser des Stromes zu sichern.

In Paganegg wird die Save mit einer Holzbrücke nach amerikanischer Konstruktion übersetzt, unter Anwendung jenes



Med Hrastnikom in Trbovljami

Prinzipes, welches sich schon bei der Drave-Übersetzung unterhalb Marburg seit 4 Jahren so wohl bewährt hat. Die Brücke hat 3 Brückenfelder, jede von 30 Klafter Spannweite; die Pfeiler sind von Quadern. Durch den steilen Bergkegel, auf welchem das Schloß Poganegg steht, geht ein Tunnel von 80 Klafter Länge, dessen Ausführung, des starken Druckes der darauf lastenden

Erdmassen halber sehr schwierig war. - Die Bahn, welche nun beständig an dem rechten Ufer der Save verbleibt, bis sich der Fluß bei Gradoule rechts wendet, und dem Fluß Laibach den Platz räumt, zieht sich über Kressnitz und Laase an der Berglehne fort, übersetzt diesen Fluß hinter dem Stationsplatze Salloch und erreicht im breiten Thale mit einer geraden Linie den Stationsplatz Laibach.

Die in diesen Blättern dargebotenen Ansichten stellen die folgenden Punkte vor:

1. Die Stadt Cilli in Steiermark am Zusammenflusse der Sann und Woglaina.
2. Maria Gratz an der Sann, unterhalb dem Markte Tüffer.
3. Die Eisenbahnstation Bad-Tüffer an der Sann, nächst dem Römerbade.
4. Stationsplatz Steinbrück im Zusammenfluß der Sann und Save.
5. (dasgleiche)
6. Die Eisenbahnstation Hrastnig an der Save und dem Wernitza Bache mit der Kohlenbahn.
7. Der Tunnel im Felsen beim weiflen Schwall, oberhalb Hrastnig, an der Save in Steiermark.
8. Die Eisenbahnstation Sagor an der Save und dem Mediabache nächst Sauschek in Krain.
9. Poganegg mit der amerikanischen Eisenbahnbrücke und dem Tunnel an der Save.
10. Stationsplatz zu Laibach.

Hochbauten zwischen Cilli und Laibach

Weniger durch die starke Bevölkerung der Gegend, welche die Bahn zwischen Cilli und Laibach durchschneidet, als durch Terrain- und Ortsverhältnisse hervorgerufen, ist die Anzahl der Haltpunkte auf dieser

11³/₄ Meilen langen Bahnstrecke ziemlich zahlreich, indem mit Ausschluß des der früheren Strecke angehörigen Bahnhofes zu Cilli, noch im Ganzen 12 Bahnhöfe angelegt sind, bei deren Entwerfung der Mangel an Ortschaften oder Wohngebäuden in diesen menschenarmen Gegenden eine größere Ausdehnung der Baulichkeiten bedingten, um nur dem nothwendigsten Dienstpersonale ein Obdach anweisen zu können. Die erste dieser Stationen ist Markt Tüffer, gegen 1 ¹/₂ Meilen weit von Cilli entfernt, sie ist mit einem einstöckigen Aufnahmegebäude versehen, welches aufler dem geräumigen Passagiersaale und mehreren Beamtenwohnungen auch noch die Räumlichkeiten und Vorkehrungen für eine Wasserstation in sich schließt.

Die nicht unerheblichen Steinkohlengruben in der Nähe bei Gouze, so wie einige hierher gelangende Natur- und Industrieprodukte bedingten noch auflerdem die Anlage eines kleinen Magazines.

Am linken Sann-Ufer und gerade gegenüber den am rechten Ufer befindlichen Badeanlagen des Römerbades Tüffer, etwas über 2 ¹/₄ Meile von Cilli, befindet sich der zweite Haltpunkt, darnach benannt. Das Gebäude enthält aufler dem Passagiersaale einige Beamtenwohnungen.

Interessanter als beide vorerwähnten erscheint der dritte Stationsbau zu Steinbrück, 3¹/₄ Meilen von Cilli entfernt.



Zagorje

Schon seine Lage zunächst der Einmündung des Sannflusses in die Save, und die hier, wie bereits oben beschrieben, großartige Brücke über ersteren Fluß, das höchst beengte von hochansteigenden Felsmassen überragte Terrain, machten diese Anlage zu einer höchst schwierigen, indem das linke und das rechte Sann- und das linke Save-Ufer zu derselben in Anspruch genommen

wurden, also die Bahnhofsgebäude zu beiden Seiten der großen neuen Brücke sich erheben.

Höchst wichtig ist dieser Punkt sowohl für den Personen-Verkehr, als auch den Waarentransport, indem hier sowohl die Straße aus Kroatien mit der Eisenbahn zusammentrifft, als auch sich für die auf der Save gehenden Banater- und kroatische



Pogonik

Getreideladungen ein sehr guter Ausgangspunkt darbietet.

Für erstere wurde sowohl durch Errichtung eines sehr geräumigen und großartigen Aufnahmegebäudes, welches aufler dem Wartsaale noch die nöthigen Restauration-slokale enthält, als auch durch die Anlage einer Poststation fürgedacht.

Das Magazin für die Waaren, nebst dem damit

in Verbindung stehenden Landungsplatze für die Save-Schiffe wird am linken Save-Ufer, dem eben erwähnten Aufnahmegebäude gegenüber erbaut werden; einstweilen ist das hierfür erforderliche Plateau der felsigen Berglehne abgenommen worden.

Da auf diese Weise der Personen-Frequenz das rechte, den Waarentrains aber das linke Sann-Ufer angewiesen ist, so erforderte

auch der Dienst eine doppelte Wasserstations-Anlage.

Das Hauptheizhaus, mit einer Remise für 4 Lokomotive samt Tondern, liegt auf gleicher Seite mit dem Waarenmagazin, und enthält aufler der Remise kleine Reparraturwerkstätten, Werkmeisters- und Aufsehers-Wohnungen, so wie Magazine für den Betrieb.

Auf gleichem Ufer wie das Aufnahms-Gebäude, demselben gerade gegenüber, liegt die Hilfswasserstation zur Speisung der Lokomotive, welche die Personenzüge führen.

Auf diesen Stationsplatz folgt in der Nähe des Wernitzabaches, und an dessen rechtem Ufer der Stationsplatz Hrastnig ungefähr $4\frac{1}{4}$ Meilen von Cilli entfernt, interessant, als Ausmündungspunkt einer Flügelbahn, die von den reichhaltigen Hrastniger Steinkohlengruben gegen 3000 Klafter lang, bis zur Staatsbahn geführt wird. Die Kosten dieses Baues trägt die Direktion dieser Kohlenwerke; seitens der Staatsverwaltung aber ist ein Lademagazin angelegt worden, in welchem die Verfrachtung der Kohle vorgenommen werden kann.

Der auf diesen folgende Stationsplatz Trifail, circa 5 Meilen von Cilli entfernt, ist wegen Personenfrequenz minder wichtig, wonach auch das dortige Aufnahmsgebäude nur geringe Ausdehnung darbietet, - jedoch kommen nicht unerhebliche Quantitäten

von Glaswaaren von der nahe liegenden Glasfabrik dort zur Bahn, auch sind die Kohlenminen im dortigen Thale von Ergiebigkeit, daher auch ein kleines Waaren- und Kohlenmagazin hier angelegt ward.

Zu Sagor, $5\frac{1}{2}$ Meilen von Cilli, befindet sich der betriebsamen Gegend halber ein etwas gröflerer Stationsplatz, mit Personenaufnahme, Wasserstation, einem Magazin für Kohlen, so wie für Eisen- und andere Waaren.

Zu Sava, $6\frac{3}{4}$ Meilen von Cilli, ist eine kleine Aufnahmsstation mit Beamten- und Wächterwohnungen.

Gröflere Wichtigkeit besitzt die in einem bevölkerten Thale liegende Mittelstation Littai, $7\frac{1}{2}$ Meilen von Cilli, gegenüber von dem am rechten Ufer der Save liegenden gleichnamigen Orte; weil die Strafle von Neustadl in der Nähe ausmündet, so wie auch eine Verbindung nach St. Oswald, daher mit der Post- und Kommerzialstrafle besteht. Es ist daher sowohl das Aufnahmsgebäude ausgedehnter angelegt, als auch ein etwas geräumigeres Waarenmagazin angebracht. Betriebs-Rücksichten erforderten die Anlage eines Heizhauses für zwei Maschinen samt Tondern, kleinen Werkstätten und einigen Dienstwohnungen.

Zu Kressnitz, $8\frac{1}{2}$ Meilen von Cilli, ist eine kleine Aufnahmstation.



Ljubljana

Zu Laase, 9 $\frac{3}{4}$ Meilen von Cilli, ist eine Aufnahme- station mit Wasserstationsvorrichtung. Zu Salloch, 10 $\frac{1}{2}$ Meilen von Cilli, ein Aufnahmegebäude nebst Waarenmagazin. Sehr ausgedehnt ist die Endstation Laibach, 11 $\frac{1}{2}$ Meilen von Cilli. Das Aufnahmegebäude, 35°4' lang, 6°5' breit und zweistöckig, enthält alle nöthigen Wohn- und Amtslokalitäten für den Bahn- und

Postdienst, für den Telegrafen, die Kameralbehörde und Polizei, so wie auch eine geräumige Restauration.

Es ist die Einrichtung getroffen, daß die Weiterbeförderung der Reisenden mittelst Postwagen sogleich von dem Bahnhofe weg geschehen könne.

Für die Waaren, welche mit der Bahn anlangen, besteht ein 50°langes, 8°breites

stabiles Abgabe-Magazin, und für die mit der Achse zur Bahn gebrachten, ein provisorisches Magazin von gleicher Größe mit dem vorigen. Das Betriebsgebäude enthält Remisen für 12 Lokomotive samt Tendern, einen Montierungsraum für 6 Lokomotive, einer Dreherei, Schmiede, Tischlerei, einem Betriebsmagazin, Kasernen und Wohnungen. Eine Dampfmaschine von 4 Pferdekraft und hohen Druck betreibt die Hilfsmaschinen dieser Werkstätte, und bedient zugleich die Pumpe, welche das Wasser-Reservoir füllt. Für Personenwagen ist eine Remise angelegt, welche achträdrige Waggons fasst; auch ist auf dem Bahnhofe ein eigenes Kohlen- und Betriebsmagazin angebracht.

Wächterhäuser

Die vielen Krümmungen und Terrainhindernisse auf dieser Bahnstrecke bedingten die bedeutende Anzahl von 81 Wächterhäusern von Cilli bis Laibach. Alle enthalten für jeden Wächter ein Zimmer, Kammer, Küche und Materialkammer. Außerdem sind noch viele Schilderhäuser und größere Signalhütten an solchen Plätzen angelegt, wo sich keine stabilen Wächterhäuser errichten ließen. Näheres über die Hochbauten, so wie über die hierzu gehörigen Betriebsvorrichtungen, als: Wasserstations-Bestandtheile und Drehscheiben, wird im oberwähnten Werkchen nachfolgen.

VIRI

1. Zgodovina železnic na Slovenskem (Ivan Mohorič, 1968).
2. GEA - priloga št. 3, april 1996 (Tadej Brate).
3. Kronika slovenskih mest (Jože Jenko, 1934).
4. Zgodovina Slovenskega naroda (dr. Josip Mal, 1932).
5. Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino št. 3, 1964 (Ema Umek "Trgovski promet po Savi v 18. stol.").
6. Kronika, časopis za slovensko zgodovino št. 1-2, 1987 (Jelka Pirkovič, "Južna železnica in razvoj mest na Slovenskem").
7. Parna vleka (ŽG Ljubljana, 1977).
8. Modernizacija (ŽG Ljubljana 1977).
9. Vodnikova pratika 1940 (Jože Župančič, "Železna cesta").
10. Velika pratika (Vodnikova družba v Ljubljani, 1927).
11. Österreichische - Ungarisch Monarchie in Wort und Bild, 1891.
12. Zum Andenken Eröffnung der Bahnstrecke von Cilli bis Laibach (1849).
13. Pošta na slovenskih tleh, Pošta Slovenije, 1997.
14. Habsburžani, Mladinska knjiga 1994.
15. Dnevnik, feljton - Obiski "naših" vladarjev v Ljubljani v letih 1921 - 1980 (Maja Čepič, 1996).
16. Ljubljana nekoč in danes (Marko Habič, Blaženka First, Marjan Drnovšek, DZS, 1997).
17. dr. Janez Bleiweis, "Novice" (1845 - 1849).
18. Tovariš (1946 - 1955).
19. Narodni muzej Ljubljana, Blaženka First.
20. Železniški muzej Ljubljana, prof. Mladen Bogič.
21. Muzej novejše zgodovine Ljubljana, Dejan Vončina.
22. Litijski zbornik NOB (1969).
23. Tiri in čas - osamosvojitve Slovenskih železnic (Josip Ojdanič, Ljubljana, 1997).
24. Pisni in ustni viri, nasveti, razna gradiva, usluge, izdelave: dr. Marjan Drnovšek (Ljubljana), Zmago Tančič (Ljubljana), Blaženka First (Ljubljana), Iztok Gregl (Brežice), Joža Ocepek (Litija), Zofka Hauptman (Litija), Neža Blaznik (Litija), Danica Ravnikar (Domžale), Joži Cirar (Litija), Mladen Bogič (Ljubljana), Tone Kovič (Jevnica), Vili Kos (Ljubljana), Marjan Weilgoni (Litija), Franci Lesjak (Zalog), Jože Pograjc (Polšnik), Cilka Čarman (Litija), Franci Habič (Ljubljana), Jože Vidic (Litija), Dejan Vončina (Ljubljana), Marko Tancar (Ljubljana), Bruno Fras (Maribor).

VSEBINA:

Knjigi na pot	str. 3
Uvod	str. 5
Ko še ni bilo železnice	str. 6
Cestni promet	str. 7
Vodni promet	str. 16
Litija pred železnico	str. 22
Prve železnice	str. 25
Slovinci v času gradnje Južne železnice	str. 28
Južna železnica Dunaj - Trst	str. 32
Od Celja do Ljubljane	str. 38
Slavnostna otvoritev	str. 54
Nova doba in novo življenje	str. 60
Ljubljana - Trst	str. 64
Upravljanje Južne železnice	str. 68
Druga svetovna vojna in po njej	str. 78
Po železnici so se vozili mnogi vladarji	str. 87
Lokomotive	str. 90
Železnica je oblikovala prostor	str. 99
V samostojni Sloveniji	str. 102
Železniška postaja Litija	str. 112
Die Staats-Eisenbahn von Cilli bis Laibach	str. 119
Viri	str. 134
Vsebina	str. 135



Potujoča knjižnica

od 93/99

BRILEJ Martin

150 let železn

656.2(497.4)(091)



0056325

KNJIŽNICA LITVA

COBISS