

POTOVANJE NA VRHNIKO;

Ob 120-letnici vrhniške proge

VRHNIKA DOŽIVI GOSPODARSKI ZLOM

1857 **Dograditev Južne železnice Dunaj-Trst**

Prve težnje po železniški povezavi Vrhnike z Ljubljano so se pojavile v 19. stoletju, ob trasiranju Južne železnice Dunaj-Trst. Eden izmed načrtov za odsek Ljubljana-Trst je predvideval potek proge mimo Vrhnike, vendar je bila kasneje izbrana trasa, ki je kraj obšla. Vrhnika je tako po dograditvi odseka leta **1857** doživela gospodarski zlom. Lokalno gospodarstvo, ki je do tedaj temeljilo predvsem na rečnem in furmanskem prevozništvu, je začelo po preusmeritvi tovarnega prometa na železnico nazadovati.

BLIŽA SE ŽELEZNA CESTA ... TUDI DO VRHNIKE

1893 → **Priprave na gradnjo se »silno vlečejo«**

Želje po železniški povezavi kraja z Ljubljano so se obudile leta **1893**. Vrhniški pobudniki, župan Gabrijel Jelovšek, tovarnar Josip Lenarčič, pivovar Teodor Frölich, inženir Avgust Glowacki, trgovec Karel Mayer in davkar Ivan Gruden, so se ob ključni podpori deželnega poslanca in kasnejšega ljubljanskega župana Ivana Hribarja združili v konzorcij za graditev lokalne železnice Ljubljana-Vrhnika. Priprave na gradnjo so se začele; podali so oceno rentabilnosti proge, pridobili dovoljenja za gradnjo, opravili trasiranje, tehnične priprave in finančne dogovore. Odločilno vlogo v prid izvedbe projekta je imel Ljubljanski potres leta 1895. Porušena Ljubljana je namreč potrebovala gradbeni material, ki ga je bilo na Vrhniškem veliko, zaradi česar je bila gradnja lokalne proge uvrščena med prednostne naloge.

1898 Gradnja proge se začne

Prva gradbena dela so se pričela šele 23. maja **1898**. V nasprotju z dolgotrajnimi pripravami je gradnja hitro stekla, saj v tehničnem pogledu ni bila zahtevna. Za izvajalca del je bilo izbrano podjetje Filipa Zupančiča iz Ljubljane. Enotirna lokalna proga se je od dvotirne južne železnice odcepila na Brezovici. Proga je bila v odseku Brezovica-Vrhnika dolga 11,5 km, prečkala je 40 poti in se spustila proti Vrhniki za skoraj 5 m. Vključevala je pet postaj: Brezovico, Lukovico, Log, Drenov Grič in Vrhniko.

1899 Vožnja po železnici končno steče

23. julija **1899** je pripeljal na Vrhniko prvi slavnostni vlak s povabljenimi gosti, in naslednji dan je po progi stekel redni javni promet. Dnevno so vozili trije pari potniško-tovornih vlakov. Vožnja v eno smer je trajala 38 min (po podaljšanju proge leta 1934 še dodatnih 20 min). Lokalna železnica je imela v uporabi dve lokomotivi in štiri vagone, ter zaposlenih 5 železničarjev. Progo je upravljala družba Južne železnice.

1900 ➔ Podaljšanje proge preko Idrije onemogoči 1. svetovna vojna

Leta **1900** je bil podan predlog za podaljšek proge preko Idrije do Mosta na Soči, a je večletne priprave prehitela prva svetovna vojna. Ob koncu vojne, leta **1918**, je imela proga zaradi povečanega transporta vojakov proti Ljubljani in zapornikov proti Italiji dobiček.

1930 ➔ Medvojno obdobje

Konec leta **1930** sta na Logu usodno trčila vlak in avtobus, in v izogib nevarnega križanja ceste in proge so tam kasneje konstruirali nadvoz. Leta **1934** so progo podaljšali za več kot 600 m in pri tem zgradili novo postajo Vrhnika-trg (kasneje Vrhnika-mesto); prvi vlak je pripeljal na novo postajo 6. januarja **1935**. Pred drugo svetovno vojno so na progi uvedli čebelarke vlake, ki so prevažali čebele na ajdovo pašo po Sloveniji.

1941 ➔ Čas 2. svetovne vojne in tik po njej

Leta **1941** so zaradi razstrelitve Borovniškega in Štampetovega mostu na Južni železnici preusmerili promet na vrhniško železnico. Leta **1945** je bila lokalna proga spet zelo obremenjena, saj so potnike z Južne železnice zaradi nevarnega obvoza čez Borovnico ponovno preusmerili nanjo.

1946 → Povojno obdobje

Po vojni, leta **1946**, so za varnejše križanje železnice in magistralne ceste preložili del proge med Logom in Drenovim Gričem ter nad njo zgradili cestni nadvoz. V kasnejšem obdobju je bila proga slabo vzdrževana, kar je zmanjševalo varnost vožnje. Leta **1960** so posledično iztirili štirje vagoni.

1966 Ukinitev proge

16. januarja **1966** je bila proga z obrazložitvijo, da je nerentabilna, ukinjena. Še isto pomlad so jo začeli razdirati.

STAVBA NEKDANJE POSTAJE VRHNIKA-MESTO ŠE STOJI ... – KAKO NAPREJ?

Stavba nekdanje železniške postaje Vrhnika-mesto še stoji in je hkrati edina še ohranjena tovrstna postaja v nespremenjeni obliki v Sloveniji, vodena v registru pri Zavodu za varstvo kulturne dediščine kot stavbna dediščina pod številko 12530. Predstavlja spomenik solidarnosti, saj je bila zgrajena s pomočjo javnih delavcev, ki jih je posebej za to priložnost zaposlil takratni župan Stanko Hočevar; v zahvalo so mu delavci ob končanem delu izročili plaketo s podpisi, ki jo zdaj hrani Muzejsko društvo Vrhnika.

Vrhničani si želimo stavbo nekdanje postaje ohraniti!

Po požaru leta **2013** je bila stavba ob prizadevanju Vrhničanov zasilno prekrita in s tem rešena pred propadom. Konec **2015** je Občina Vrhnika poskrbela za obnovo poškodovanega dela ostrešja. Aprila **2016** je bila v stavbi izvedena čistilna akcija (Društvo HUD-o in Muzejsko društvo Vrhnika). Decembra **2016** je bila v sodelovanju KS Vrhnika-Breg, Muzejskega društva Vrhnika in Zavoda NaNovo ob nekdanji progi v bližini postaje postavljena informacijska tabla o zgodovini vrhniške železnice. Maja **2017** je bil v postajici izveden dogodek »Osvoboditev« - Železniška postaja Vrhnika-mesto, pri kateri so sodelovali poleg Muzejskega društva Vrhnika še Zavod NaNovo, Klub vrhniških študentov, Razstavišče Moja Ljubljana, Društvo HUD-O, KS Vrhnika-Breg, Mala mestna Galerija in Drago Leskovar.

Tudi s trenutno razstavo želimo opozoriti na posebno zgodovinsko vrednost tega objekta ter spodbuditi odgovorne, da se ga ohrani in mu dodeli nove, tematsko ustrezne vsebine.

Pesem od železne ceste

/ali elegija vrhniškemu vlaku/

Zastave so zaplapolale,
balončki dvigali se v zrak,
mahale roke - beli robčki
pozdravljali so prvi vlak.

Župan Hočever je potegnil
železnico si kar pred prag.
V središče mesta skoro peljal
nas je udobni stari vlak.

Še ni minilo pol stoletja,
ko brez zastavic in zastav
ukinili so novo progo,
čeprav ljudem bilo ni prav.

Nihče ni vprašal, se zanimal,
kaj mislijo o tem ljudje.
Bilo je kratko pojasnilo:
"Ni rentabilno!" - To je vse.

A kdo je kriv, da s premoženjem
se ljudskim zdaj tako ravna?
Nam je nerazumljiv odgovor:
"Reforma sem - reforma tja!

Čakalnice - vagoni topli!
Kako lepo se to nam zdi,
ko čakamo na cesti v brozgi -
in veter reže do kosti - - -

Kdor avtobusa ne prenese
in avta nima, naj gre peš!
Deset ubogih kilometrov
dokler si mlad, pač lahko greš!

Sicer pa - nič ne godrnjajmo,
da ne ukinejo še nas,
ki tudi nismo rentabilni:
le starčkov je še polna vas!

Železnica je zastarela
in mi smo stari - to je vse!
Zato pa po železni cesti
nam staro hrepeni srce!

Avtorica: Marija Brenčič Jelen, vir: družina Jelen.

Jeseni 2020¹ so v organizaciji Občine Vrhnika in Zavoda Ivana Cankarja Vrhnika, pod izvajalcem Gordeja d. o. o., projektantom Matjažem Jakšetom in s sodelovanjem ZVKDS stekla obnovitvena dela na poslopju stare postaje. Zamenjano je bilo ostrešje, električna napeljava, urejena hidroizolacija, utrjeni so bili zidovi, prenovljena fasada, notranji ometi, na novo je bil položen parket, zamenjana so okna in vrata. Nadaljnji korakih bodo namenjeni opremiti prostorov s tematskimi eksponati in informacijsko vsebino ter programsko oživitvijo objekta.

Kot izgleda, bo stara postaja le dočkala dan, za katerega se v zadnjem desetletju z različnimi akcijami mnogi občani tako trudimo.



Stara postaja med čistilno akcijo, 15. aprila 2016.
Na sliki Renata Struna, predsednica KS Vrhnika-Breg, Marija Oblak Čarni iz MDV in Mojca Arh Kos iz ZVKDS.
Foto: Katarina Oblak Brown.



Stara postaja po prenovi;
21. aprila 2021.
Foto: Katarina Oblak Brown.

¹ Tekst, dodan ob pripravi Vrhnških razgledov 21.