

KO NAM JE STEKLA PRVA ŽELEZNICA

JOŽE JENKO

Za ustanovitelja naselbine Emone, na prostoru sedanjega mesta Ljubljane, imenuje zgodovina neustrahovanega junaka Jazona, ki je hotel pridobiti za se v bajni deželi Kolhidi ob vznožju Kavkaza zlato runo, ki ga je posedoval kralj Aetes. Spremljevalcem in Jazonu se je posrečilo ugrabiti poleg zlatega runa tudi še lepo kraljevo hčerko. S plenom so zbežali pred zasledujočim jih in razjarjenim Aetesom po črnem morju v Donavo in odtod v Savo in Ljubljano; ob bregu te so zgradili naselbino Emono.

V pravljici o tem junaku in pogumni četi Argonavtov, ki naj bi se zgodila v letu 1223. — imenuje se tudi leto 1228. — pred Kr. r., je torej toliko zgodovinske resnice, da so bile znane naše pokrajine že starim Grkom in da se je razvijal po naših rekah ladijski promet in je cvetela trgovina.

Po hudih in dolgotrajnih bojih, ki so jih vodili rimski vojskovodja Julij Cezar in Oktavian ter pastorka cesarja Oktaviana Avgusta Tiberij in Druz pri podjarmljenju ozemlja, kjer so se naselili pozneje naši predniki v letih 57 pr. Kr. tja do leta 14 po Kr., je postala Emona najvažnejša naselbina ob križišču cest, ki so vodile od vzhoda in juga v notranjost rimske države. To križišče ni bilo izbrano samo kot ugodna točka za razvoj trgovine, ampak je imelo predvsem velik in važen strateški pomen.

Iz močno utrjene Emone — ostanki rimskega zidu na Mirju — je vodila cesta proti Nauportu (Vrhniku) v Longaticum in dalje do Aquileje do osrčja rimskega cesarstva.

V vzhodni smeri je tekla cesta proti Celei-i (Celje) in dalje v sredino Evrope skozi glavne postojanke: Savio-Fluvio (Črnuče), ad Quarto deesinum (pri Mengšu), ad Lubicanos (Lukovica) in Atrans (Trojane).

Velike važnosti je bila cesta iz Emone v Siscio (Sisak), ki je bila speljana po naši Dolenjski do rimske postojanke v neposredni bližini današnje Višnje gore ter dalje skozi Trebnje, Novo mesto preko Krškega polja dalje ob Savi proti Balkanu.

Brez dvoma je vodila tudi pot ob Ljubljani in na desnem bregu Save, ki so jo uporabljali že Rimljani kot vlačilno stezo, po kateri so vlačili do otvoritve železnice ladje po Savi tja do Zaloga.

V severo-zapadni smeri preko ljubeljskega in koroškega sedla je vezal savsko dolino z dravsko vsaj enostaven kolovoz.

Na vseh teh in bodoče nastalih zvezah se je vršil živahen potniški in tovarni promet iz središča Evrope proti Jadranu, Levanti in Italiji. Trgovina in kupčija sta zavzemali z medsebojnim spoznavanjem narodov vedno večje dimenzije. Lahke, pogosto tudi bogato opremljene kočije z velikim in sijajnim spremstvom

so tekale iz kraja v kraj; težko naložene vozove so spremljali vozniki, neprestano bodreč izmučeno živino z oglušujočim pokanjem bičev.

V začetku srednjega veka, ob preseljevanju narodov, je Emona strašno trpela; kajti ravno ta del Evrope je služil za vrata valovom prehajanja narodov iz vzhoda proti zapadu. Ko se je ljudstvo zopet umirilo in se stalno naselilo, se je zbudilo na rimskih razvalinah novo življenje. Mesta, ki so bila razdejana v teh burnih časih, so zopet oživel. Kdaj se je povzpela zopet Emona, ni točno znano. Zgodovinsko točno pa je, da je cvetela Lubigana — t. j. takratno slovensko ime — že v letu 1144. v živahnem trgovinskem prometu. Radi ugodne kupčijske lege se je Ljubljana kmalu opomogla in z vseh strani so se vseljevali vanjo ne le samo trgovci, ampak tudi grajska gospoda, ki je zapuščala svoje gradove in si sezidala palače na levem bregu Ljubljane.

V 16. in 17. stoletju se je povzpela Ljubljana tako daleč, da se je mogla kosati v trgovini z vsemi, južno Donave v avstrijski monarhiji ležečimi mesti, izvzemši Dunaj. V Italijo je razpošiljala Ljubljana železo, volno, žito in živino ter sprejemala od tam svilo, sukno, začimbe, južno sadje ter morske ribe. Isti predmeti so se razvažali proti sosedni Hrvaški ter se zamenjavali s kožuhovino, živino, medom itd.

Zaradi tako ugodnega trgovinskega razvoja je nastalo v Ljubljani pravo blagostanje. Zgodovinar Valvasor pravi v XI. zvezku dobesedno tako-le: »Die Reichen belustigen sich auch mit den Schleckerbisslein. Die italienischen Schleckereien sind hieselbst in der Menge vorhanden, und kann man hier doppelte Sommerfrüchte geniessen, welches in andere Länder ungewohnt.«* Nato nadaljuje: »Und kann man also im Sommer auf einmal allerley Sorten Obst auf einer Tafel vorstellig machen, als Kirschen, Birn, Feigen, Aepfel, Amarellen, Pfirsing, Weintrauben.« V mogočnih stavbah in luksuzni obleki se je zrcalilo takratno bogastvo. Veliki, vsakoletni sejmi, ki so jih obiskovali trgovci vse Evrope, so prinašali mnogo denarja ter pospeševali napredek bele Ljubljane.

Za prevoz potnikov, pisem in paketov so služili predvsem poštni vozovi. Poštna uprava je bila domala izključno v rokah države; le sem in tja se je posrečilo prevzeti prevoz žlahtnim rodbinam, ki so si pridobile s tem ogromna premoženja.

* Bogataši so se razveseljevali tudi s sladkosnednostmi. Italijanske slaščice so tu v obilici, in se tu lahko uživa dvakrat poletno sadje, kar v drugih deželah ni mogoče. — Tako lahko poleti postavimo na mizo naenkrat vsakršno vrsto sadja, kakor češnje, hruške, smokve, jabolka, amarele, breskve in grozdje.

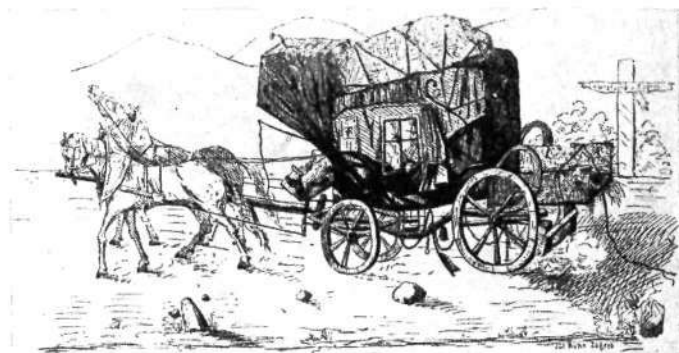
Poštarne proge so bile trojne, ki so se delile z ozirom na zveze v izredne, posebne in glavne poštarne proge. V vrsto posebnih zvez so bile uvrščene skoro vse proge, ki so tekle iz Ljubljane proti Novemu mestu, Karlovcu, Trstu, Reki, Gorici, Celovcu itd. Med splošne poštarne zveze so prištevali proge iz Reke in Trsta preko Ljubljane na Dunaj.

Pisemska pošta je imela redne zveze. Manj ugodno je bilo za blagovni in potniški promet. Dolgo let si mogel potovati iz Ljubljane v Trst samo enkrat v tednu. Šele pozneje, t. j. pred dobrimi sto leti so vpeljali za to smer dvakratno zvezo v tednu. Naravno je, da je bilo vsako potovanje s temi sredstvi dolgotrajno in utrudljivo. Vožnja z Dunaja v Trst je trajala prvotno osem dni. Šele pozneje, ko so uvedli tako zvano brzo pošto, si rabil za to pot tri dni ter plačal znesek 3 goldinarjev in 24 krajcarjev prevoznine. Sredi leta 1838. je začela pošta redno dvakrat voziti iz Ljubljane v Zagreb. Vožnja je trajala skoraj 24 ur. Poleg pisemske pošte, denarnih pošiljk in ovitkov so mogli uporabiti to zvezo hkrati samo trije potniki. Vsak je plačal 20 krajcarjev za prevoženo miljo, t. j. za 75 km. Potovanje s pošto je veljalo takrat za nekaj prav posebnega in imenitnega. Privoščiti so si mogli tak luksuz samo premožnejši državljani. Tarifa se je računala po množini oz. številu postaj ter številu vpreženih konj. Poleg teh pristojbin so pobirali tudi neki dodatek za mazanje koles in pa za »mazanje« postiljona, ako si hotel srečno in brez zaprek dospeti do namenjenega kraja. Kako drage so bile vožnje s pošto, naj služi ta-le primer: Od Ljubljane do Novega mesta so šteli pet poštnih postaj ter je veljala prevoznina za eno osebo po vrednosti današnje valute nad 1000 Din.

V tej dobi je bil postiljon velik gospod. Nosil je posebno uniformo. Poštni rog je bil strah in trepet ostalim voznikom. Vsi so se morali ogniti poštnemu vozu, kadar se je oglašil z njega postiljonov rog. Kdor tega ni storil, je plačal dva srebrna goldinarja kazni.

Premožni državljani so potovali v lastnih kočijah; reven narod pa je pešačil po prašni in trdi cesti. Vsako potovanje pa je bilo nevarno, ker splošna varnost ni bila bogve kako zajamčena.

Poleg cestnega prometa so služile prevozu blaga in pozneje ljudi tudi naše reke. Za mesto Ljubljano sta prišli v poštev Sava in Ljubljanska. Plovba po Ljubljani je bila radi mirnega toka lahka in prijetna. Neugodna in težavna pa je bila plovba radi deročega toka in mnogih nevarnih čer in brzic po Savi. Take nevarnosti so prežale v ozki zajedi od Zidanega mosta do Litije. V neposredni bližini postaje Hrastnik je oviral in oteževal plovbo Beli slap, kjer so morali po Savi navzgor dospeli tovar razložiti ter ga prenesti na ramenih ali pa na tovorni živini po ozki stezi ob prepadu v zopet za plovbo ugodno strugo. Šele okoli leta 1777. so vsekali v živo skalo stezo ter jo razširili tako, da je bila dosti široka tudi za živinsko ladijsko vprego. Med današnjima postajama Trbovlje in Zagorje je zadrževal prevoz Prusnički kanal ali jez, ki je pretil drznim čolnarjem s pogubo. Radi slapov, brzcev in pečin v strugi so morali najprej iste iztrebiti, razsekati in



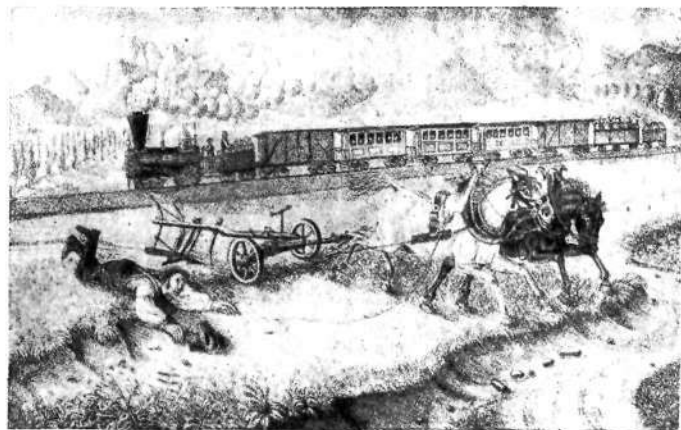
Poštni voz iz Varaždina v Zagreb. (Nar. starinar)

zidati kanale ter prekope. Da so mogli vlačiti čolne in ladje proti gornjemu toku, so zgradili ob bregu vlačilne steze, ki jih vidimo še danes na desnem bregu Save.

Naložene ladje so vlekli po Savi navzgor prvotno le ljudje. Ti trpini so bili dostikrat zločinci, ki jih niso obsodili s smrtno kaznijo, ampak so bili kaznovani z najhujšo kaznijo, da so morali vlačiti ladje. Pri normalnem in srednjem vodnem stanju je vleklo eno ladjo približno 30 mož; kadar so nastopile povodnji, pa so vpregli do 50 mož. Šele pred 100 leti so začeli uporabljati živinsko vprego. Ladje so bile navezane na 80—120 sežnjev dolge vrvi, na katere je bilo vpreženih pri ugodnih plovbnih razmerah 7 do 8 parov volov. Na večjih strmcih, valovih in neugodnih delih reke so rabili za prevoz enega ladijskega vlaka do 24 parov živine. Pri tem težavnem in napornem delu je odmevalo v globoki zajedi in zarezi na obeh strmih stenah glasno prigovarjanje in navduševanje voznikov-vlačilcev izmučeni živini.

V tem delu gornjega teka globoko zajedene in mahalitno zelene Save sta gospodarili dve pristanišči. Prvo važno je bilo ono v Zidanem mostu. Tu so prekladali blago, namenjeno za posamezne kraje. Ob izlivu Ljubljance v Savo je stalo drugo važno pristanišče Zalog, kjer so sezidali velika skladišča. Od tu so prepeljavali Seljani in Udmačani žito in vino na Breg — v ljubljansko pristanišče. — Vsa okolica imenovanih krajev se je preživljala z graditvijo ladij, z vrvarstvom ter nakladanjem in razkladanjem blaga. Prebivalce vasi Laze, Dolsko i. dr. imenujejo še danes »motrozarje«. Menim, da se jih je prijelo to ime radi njihove zaposlitve pri plovitbi. Naprave v Zalogu so bile nekako prednje pristanišče mesta Ljubljane. Ves rečni promet je vodil in nadziral vrhovni urad za rečno plovbo. Še neocarinjeno blago na meji se je carinilo ob Ljubljani na Bregu. Blago, ki je bilo namenjeno proti Trstu in Gorici, so odvažali vrli Vrhničani in Logačani po cesarski cesti, med tem ko je bila Ljubljanska med Ljubljano in Vrhniko glavna prometna vez.

Ker so bile vozne cene za prevoz s poštnimi vozovi zelo visoke, so se odločili prevažati blago in potnike s poštnimi ladjami. To novo vpeljano prometno sredstvo je koristilo predvsem revnemu sloju. Prevoznine so bile v resnici nizke. Tarifa v smeri toka je bila polovico manjša kakor za vožnje v obratni smeri. Za



Seeland: Vožnja po železnici. (Litogr. iz »Novic«)

prevoz od Zaloga do Zagreba si moral plačati 54 krajcarjev, do Siska dva goldinarja. Na povratku je stala vožnja od Zagreba dva goldinarja, od Siska pa 2 goldinarja 24 krajcarjev. S primerjanjem tarif s poštnim vozom in poštno ladjo ugotovimo, da bi stala vožnja s poštno ladjo iz Ljubljane do Novega mesta en goldinar, prevoz s poštnim vozom za isto razdaljo pa 9 krat toliko. Povsem umevno je, da s temi prometnimi sredstvi pri tej polževi hitrosti nisi mogel daleč priti. Do Zagreba je rabila ladja tri dni, do Siska celo pet. Po preteku dveh tednov si se srečno vrnil iz Siska zopet v Zalog.

Iz prednjih izvajanj je jasno, da so bila potovanja naših prednikov smela in utrudljiva. Po slabih in prašnih cestah so se vlekla kolesa v dolge in neskončne dneve, preden si dosegel zaželeni cilj.

Vsem tem neugodnostim in težavam je napravila konec železnica. Zamisel mnogih znamenitih fizikov in mehanikov XVIII. stoletja, da bi se uporabila parna sila za pogon vozil, se je posrečila genialnemu Angležu Stephensonu, ko je leta 1825. zgradil prvo tako lokomotivo. Kmalu nato, ko je stekla prva železnica v Evropi od Liverpoola do Manchesterja, so hitele vse države na evropski celini z graditvijo istih. Prva, po železnih tračnicah tekoča železnica je bila v letih 1825.—1827. zgrajena proga Linz—Budjevice, kjer so vzdrževali promet s konji. Po otvoritvi prve adhezijske železnice v Evropi je gradila Avstrija najprej Severno železnico in kmalu nato so se vršili deloma že v letu 1835. in naslednje leto razgovori med Dunajem in Trstom glede železniške zveze, ki naj bi šla preko bivše Štajerske in Kranjske mimo obeh glavnih provincialnih mest Gradca in Ljubljane. V ta namen so se ustanovili razen v prej navedenih mestih tudi v Trstu provizorični železniški komiteji, ki so bili med seboj v stalnih stikih in razgovorih tudi glede eventualne finančne pomoči pri gradbi železnice. Že v letu 1837. so se vršile priprave v tehničnem in finančnem oziru glede rentabilnosti proge Mürzzuschlag—Ljubljana—Trst. Polovico stroškov, ki pa niso smeli prekoračiti vsote 100.000 goldinarjev, je bil pripravljen kriti dunajski industrijalec pl. Sina, ki je imel namen ustanoviti akcijsko družbo, s pomočjo katere bi se gradila toliko

zaželeno proga. Priprave in preizkušnje na terenu je delala tudi vojaška oblast, ki je imela velik interes na gradbi iz strateških ozirov ter razposlala več častnikov in cele čete saperjev in minerjev v slovenske pokrajine, predvsem na Kras. Mesto Ljubljana je imelo predvsem interes, da se zgradi železnica v njegovi neposredni bližini in občinski svet ljubljanski ni bil posredno prizadet, ko sta obstojali glede podaljšanja železniške proge od Celja proti Ljubljani dve varianti. Prva je bila črta, speljana po zgornji dolini Savinje preko Tuhinjske doline na Kamnik; druga pa ob strugah Savinje in Save. Še preden je bila izročena proga Gradec—Celje javnemu prometu dne 2. VI. 1846, je padla definitivna odločitev za drugo varianto. Kolik interes so imeli ljubljanski trgovci, bogataši in drugi pridobitni krogi na tem, da bo tekla železnica v neposredni bližini mesta, dokazuje seja, ki se je vršila dne 27. aprila 1838 na magistratu. V tej seji so podpisali meščani skupno oblacijo za 1.000.000 gold. Med temi so se zavezali za 105.000 vitez Lichtenberg; za 170.000 rodbina Heimann in 100.000 bratje Heimann; za 60.000 Seemann in drug; za 50.000 Janez Galle, Andrej Malič, Jože Seunig, Martinčič; za 40.000 Vincenc Nehart; za 25.000 Jože Seunig za sina, Mihael Smole, Ferd. Schmidt, Matevž Klobus in S. Florentič; za 20.000 Maibe in Jakob C. Mayer; za 30.000 dr. Fr. Rus; za 10.000 vitez pl. Wurzbach in nekateri drugi za manjše zneske. Vendar teh oblacij ni bilo treba plačati, ker je finansirala vse izdatke država sama in tako je bila vsa proga last države; železnica je bila državna ter je prešla šele l. 1858., ko je preživljala država težko finančno krizo, v last Južne železnice, t. j. francoske delniške družbe.

Dvotirna proga Dunaj—Trst, kolikor je leži od Št. Ilja do Rakeka, t. j. na teritoriju kraljevine Jugoslavije, se je gradila v treh etapah. Na slovenskem ozemlju je bila najprej otvorena dne 2. VI. 1846 proga Gradec—Celje, druga perioda obsega gradnjo proge Celje—Ljubljana, tretji del Ljubljana—Trst je bil predan javnemu prometu dne 28. VI. 1857.

Nas zanima danes srednji del te prometne žile, ki teče od Celja proti slovenski stolni Ljubljani. Obiščiva vsaj nekaj medpotnih selišč še v dobi, ko po teh dolinah še ni hropel železniški stroj. Ko zapuščaš mesto Celje, ta prijazni raj spodnje slovenske Štajerske, se ti smehljajo ljubki griči in vesele doline v spremstvu igrave Savinje. Komaj da malo zasanjaš, te pozdravi že Rimljanom znano kopalnišče Laško s svojo domalega najstarejšo cerkvijo v Sloveniji. Toda nimava časa in hiteti morava. Le mimogrede pomahajva v pozdrav Sv. Marjeti in odnesiva miselno sliko romantičnih Rimskih toplic na pot. Dolina nemirne Savinje se vedno bolj in bolj zožuje tako, da ji branijo skale in čeri prosto in svobodno pot. Že sva v Zidanem mostu! Veličasten je pogled na to gnezdo lastavičjih hišic, ki dremljejo na strmih pobočjih. Prijetna čuvstva se porajajo prijatelju narave pri opazovanju harmonije dolomitnega masiva z romantično okolico z globoko vrezano strugo smaragdno-zelene Save. K tej interesantni prirodni sliki se prilagoduje tudi zgodovinska podoba te okolice. Na visokih skalnatih rebrih je gospodarila nad vso do-

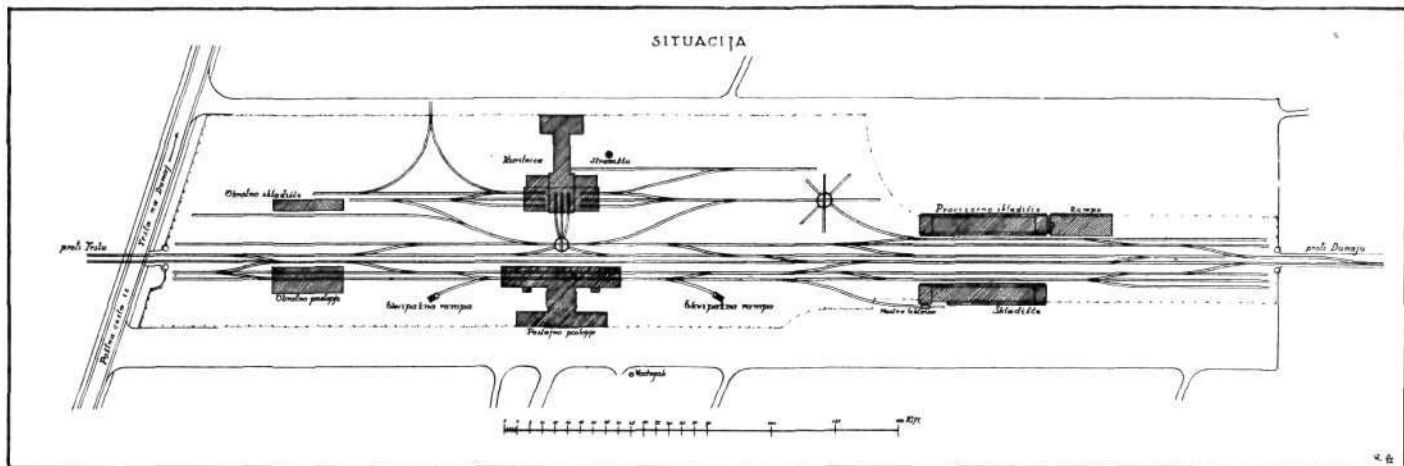
lino že v srednjem veku trdnjava Klausenstein, ki jo je sezidal babenberški vojvoda Leopold VI. Ta gospodar je dal graditi na istem mestu, kjer je stal nekdanj rimski most, nov most preko Save in Savinje že v letih 1222.—1224. V bojih s celjskimi grofi in cesarjem Friderikom III. je bil most v XV. stoletju porušen. Toda kot neobhodno prometno zvezo so ga ponovno postavili. Zadnji sledovi tega mosta so zginiti šele pri gradnji železnice v letu 1847. Zidani most, zgrajen v letu 1826. samo preko Savinje, je dal ime sedanji postaji. Na desnem bregu Save, nasproti kraju, kjer se objameta sestri reki, sameva griček, na katerem je baje Primož Trubar oznanjeval svoje versko prepričanje. V ostrem ovinku vodi dvotirna železnica v zapadni smeri do postaje Save v ozkem in globokem koritu, zapetem na obeh straneh z visokimi skalnatimi stenami. Tam, kjer je odmevala pesem naših splavarjev, odjekta zdaj pošasten ropot po dolini hitelih vlakov. Mimo treh, s premogom bogatih postaj osvaja železni konj svojo pot. Na Zagorje ne smemo pozabiti! V neposredni bližini leži Medijski grad, nekdanj last očeta našega zgodovinarja I. V. Valvasorja, kjer je preživel svoja otroška leta. V Medijskih toplicah, ki so prav blizu grada, stoji marmornat obelisk kot prvi spomenik velikemu možu. Po skoro desetminutni vožnji v najbolj stisnjenem koritu se svet že odpre. Drzno hiti vlak mimo prijazne, ob vznožju Sitarjevca ležeče Litije. Tu so baje že Rimljani kopali rudo. Litija je bila za rečne plovbe važno pristanišče. Poleg cvetoče vrvarske obrti so se domačini pečali z graditvijo savskih ladij. V okolici dominira grad Vagensberg (429 m), nekdanja last I. V. Valvasorja. Tako smo prešli najbolj romantično pot, vsekano tako rekoč v živo skalo. Mimo zgodovinskih Vač, ponosnega gradu Poganeč, pod vznožjem prijaznih gričev, okrašenih z belimi cerkvicami, ki jo ves čas spremlja bistra Sava, dospemo na Ljubljansko polje, kjer se nam odpre veličastna panorama s Kamniškimi in Julijskimi Alpami v ozadju. Od sive pečine utrujene oči se povesejo ter najdejo miru v prijetnem zelenju. Pozdravljen, ti varuh naše prestolice, naš grad, pozdravljena Ljubljana, ti beli cvet slovenskih mest!

Gradba proge Celje—Ljubljana je bila podeljena med podjetnike, katerim so bili določeni in dodeljeni posamezni odseki. Severno od Zidanega mosta je vodil vsa dela podjetnik Ivan Picco, v smeri Ljubljane pa je bilo nadzorstvo graditve poverjeno višjemu inženjerju Ferdinandu Hoffmannu. Temu je bil podrejen podjetnik Anton Buttazoni, po smrti tega pa Jože Ivan Turk, doma iz Trsta. Med delavci je bilo vobče mnogo Italijanov. Med temi in domačini težaki je prišlo dostikrat do preprirov in pretefov, posebno še iz razloga, ker so bili prepričani, da italijanski delavci vohunijo v korist tuje države. Tudi državni uradi so sumili, da so ti delavci večinoma vohuni. Podjetnika sta plačevala navadnemu delavcu-saperju po 30—33 krajcarjev, minerju pa 36 krajcarjev mezde v konvalutni valuti. Vozniki z dvovprežnim vozom so zaslužili dnevno 2 gold. 30 — 2 gold. 40 krajcarjev. Z delom so počeli ob 5. uri ter je trajalo s pavzo med 11. in 13. uro celih 14 ur.



Postiljon v uniformi. (Zg. slov. uč. Dr. Mal.)

Za zidavo postajnega poslopja, za polaganje tirnih naprav ter za postavitev skladišč klančine, kurilnice in remize je rabila železniška uprava prostor v dolžini 800 sežnjev, t. j. 1 km in 530 metrov. Nadzorstvo nad gradnjo je vodil inž. Ferd. Hoffmann, ki je imel svojo pisarno v Klečah pri Dolu. Podjetnika, ki sta prevzela vse delo, sta se zvala Benjamin Pichler in Jože Stare. Potrebni svet so morali odstopiti prebivalci predmestja Sv. Petra n. pr. Jože Mayr št. 1, Jerica Jerič št. 84, Val. Dežman št. 16, Ana Jevnikar št. 96, Ivan Mihelčič št. 76, Leonhard Mrak, Kap. predmestje št. 39, Blaž Kušer št. 119, Simon in Marija Svetina št. 73, Ivan Šegatin št. 104, Florijan Finker, Kapucinsko predmestje št. 10, Longin Blumauer št. 17, Jože Šantel, mesto št. 279, Primož Grad št. 99, Matija Dimnik št. 43, Franc Dolinar št. 44, Janez Urbas št. 89, Jurij Plevnik št. 64 in Gašper Kanduč št. 112. Drugi posestniki so morali oddati na tem prostoru, »Dolge njive« imenovanem, skednje, kozolce, čebelnjake ter prepustiti svet v okolici za deponiranje orodja in gradbenega materiala. Tudi nekoliko hišic



Florin kolodvora l. 1849.

so morali odnesti. Svoje rodne domove so morali zapustiti: Flor. Fischer, Blaž Kušar in Ivan Šegatin. Za ocenjevanje gradbenim sekcijam prepuščenega sveta je bila določena za okolico Ljubljane posebna komisija, obstoječa iz adjunkta dr. Kaiserja pl. Trautern in katastralnega inšpektorja Rautnerja Jožeta. Toda pri merjenju in tudi ocenjevanju so se morale vršiti nepravilnosti. Tudi odškodnine se niso plačevale, tako, da so se prizadeti postavili po robu in zabranili nadaljevati delo. To napeto razmerje je zagladil mestni magistrat. Sklical je posestnike, sestavljal s njimi protokol, v katerem so se izjavili posamezniki, da radevolje prepuščajo gradbeni sekciji v vsakem oziru prosto roko, če se bo svet vestno ocenil in pravilno odmeril, če bodo v najkrajšem času prejeli primerno odškodnino, sicer naj se plačajo 4% zamudne obresti.

Za uravnanje ploskve, na kateri je stalo postajno območje, so rabili ogromno maso nasipnega materiala. Vendar je delo dosti hitro napredovalo. Bleiweisove Novice prinašajo v listu 28. z dne 12. aprila 1848 to-le beležko: »Pretečena sobota je bila Ljubljančanom imeniten dan. V gledišču pervikrat po veliko, veliko letih slovenska vesela igra — v kolodvoru železnice pa veselica delavcev, ki so vnanje zidovje poglavitnega pohoštva dokončali.« To notico sem podal dobesedno, ker sem prejel z Dunaja poročilo, da se je gradilo postajno poslopje šele v letih 1850.—1852. Zgradba sama je stala 412.619 forintov ter je imela skoro isto fasado kakor danes. Samo nekaj prizidkov na vzhodni in zapadni strani je danes več. Na strehi je stal prvotno lesen zvonik z uro. Poslopja te velikosti so bila zgradbe druge vrste ter so bila podobna, oziroma enaka onim v Celju in Zidanem mostu. Za one čase so bile take zgradbe »veličanska, kot kakega kneza poslopje«. Kje so stala skladišča, remiza za potniške vozove in kurilnica, nam pokaže zadevni načrt. Na južnem koncu so nehali tiri ob bivši Dunajski cesti. Nasproti postajnemu poslopju je stala kurilnica, kjer je bilo prostora za 15 lokomotiv. Tudi delavnico-podružnico smo imeli. Ta je služila za popraviljanje lokomotiv in žel. vagonov, za kar so uporabljali 24 raznih strojev. Posebnost takratnega kolodvora je bila ta, da sta bila prva dva

tira, ki sta tekla ob zidu postajnega poslopja, v dolžini 47 sežnjev, t. j. ca 90 metrov, popolnoma pokrita. Sedanjsega pokritega perona takrat še ni bilo.

Silno počasi pa so napredovala dela na progi, predvsem v soteski od Zidanega mosta do Save. Tudi mostovi so delali hude ovire. Takratne oblasti so skoro obupale, da železnica še leta 1849. ne bo stekla. Zato je izdalo ministrstvo javnih del nalog, da se pospeši delo z vsemi sredstvi, tako da bo železnica okoli avgusta predana javnemu prometu. Ta nalog je pospešil vse delo in številka 24 »Novic« piše zadevno: »Druga imenitna prigodba tega dneva (18. junija 1849) je bila, da se je popoldne ob treh pervikrat po železni cesti iz Celja v Ljubljano pripeljal hlapon (Lokomotiv), kterimu kmetje luka matija pravijo. Brez vse spotike se je pripeljal, lično ovenčan v 4 in pol urah iz Celja. Drugo pot pa bo lahko v treh urah prišel, ker ne bo imel po poti nič preiskati kakor zdej, ko je bila preiskušnja.« Naravno je, da se je nabrala ob tej priliki ogromna množica domačinov in okoličanov na kolodvoru. Takratna državna policijska direkcija v Ljubljani je zaprosila magistrat pomoči za vzdrževanje reda.

Med tem časom se je izgotavljala notranjost postajnega poslopja. V čakalnici so imeli posvetovanje radi nadaljevanja trasiranja proge v smeri proti Trstu. Konec meseca avgusta so se oddali v najem prostori kolodvorske restavracije. Boj za gostilno se je bil med Mariborčanom, zakupnikom gostilne in kavarne »Zur Stadt Wien«, Humrom Josipom in posestnikom-gostilničarjem »pri Zvoncu« v Ljubljani Andrejem Nennigom. Zadnji je postal na priporočilo ljubljanskega magistrata in načelnika okrožne oblasti Ludvika pl. Mac-Nevena o Kelly prvi zakupnik kolodvorskih gostilniških prostorov. Mestni magistrat je imel polne roke dela. Posredoval je pri prošnjah domačinov in v Ljubljani stanujočih kapitulantov, t. j. odsluženihih vojakov za sprejem v službo. Hkrati je predložilo take vloge 80 prosilcev, ki bi radi našli eksistenco v železniški službi in pri nadziranju brzojavne proge. Ta je stopila prvikrat v funkcijo med Dunajem—Gradcem—Celjem in Ljubljano dne 31. 1. 1849. Druga brzojavna zveza za naše kraje in s podaljškom v Trst je

bila gotova šele v decembru l. 1855. Ljubljanski brzojavni urad je imel svoje prostore v hiši današnjega trgovca Preloga Karla na Dvorskem trgu. Radi prihoda mnogih železničarskih rodbin je dobila občina tudi nalog, da preskrbi tem tujcem primerna in cenena stanovanja v neposredni bližini kolodvora. Določila se je enotna letna najemnina v znesku 70—80 gold. za stanovanje, obstoječe iz sobe, kabineta, kuhinje in drvarnice.

Še pred otvoritvijo železnice Celje - Ljubljana je izdalo državno policijsko ravnateljstvo mnogo odredb za ohranitev reda in mira v kolodvorskem okolišu. Skrbelo je, da se vzdrži zveza med mestom in postajo po izvoščkih in priobčilo sledeči razglas v nemškem in slovenskem jeziku: »Za večji složnost po železnici popotujočih so najemni vozovi napravljeni, kateri so s številkami na vsaki strani in zadej zaznamovani.

Ti bodo o pravim času na odkazanem mestu stali in sicer, de bodo po popotnike, kateri pridejo, h kolodvoru hodili, in de bodo popotnike, kateri se odpeljejo, tje vozili, eni na placu pred mestno hišo, eni pa na Kapucinskem prostorju (t. j. pred današnjo kavarno Evropo. Op. pisca.).

Popotni se imajo od kolodvora in tje po veliki cesti voziti (Tyrševa cesta. Op. p.); s praznimi vozovi se zna pa pot tudi po blatni vasi storiti (Kolodvorska ulica, op. pisca).

Hitro voziti in druge vozove zadi pušati ni pripušeno in kočjaži se imajo na tanjko verste deržati, ktera njih zadene.

De se vsim napotkam in mogoči nesreči v okom pride, imajo vozovi na levo eden družim se vgbati.

Kočjažam se priljudno obnašanje priporoči.

Za eno vožnjo od kolodvora v mesto, in ravno tako iz mesta h kolodvoru je 40 krajcarjev plačati, in sicer brez razločka, ali se en človek ali štirje peljejo. Navadna popotna roba je tudi vmes zarajtana.

Ta vožna tarifa ima za vsako uro, vreme in letni čas veljati.« (Mestni mag. arhiv F 39/6122.)

Na kolodvoru je uradoval oddelek policije, ki je skrbel za red in varnost ter revidiral potne liste potnikov. Po burnem in revolucionarnem letu 1848. je uvedlo ministrstvo notranjih zadev splošno obvezne potne liste tudi v notranjosti države. Ta odredba je



Glavni kolodvor v Ljubljani l. 1860.

trajala do leta 1857. Za potovanje do treh dni so veljale prepustnice brez kolekov. Agende policijskega urada je vršil konceptni pripravnik Rajmund Vidic, katerega sta zamenjavala kanclista Rehar in Potočnik.

Istočasno so se začele priprave za otvoritev. Štev. 36. »Novic« z dne 5. novembra 1849 piše: »Po železnici je živo gibanje. Vsak dan se že vozijo vozovi semtertje iz Celja v Ljubljano in iz Ljubljane v Celje, toda vožnja še ni za plačilo odperta. G. minister Bruck je predvčerajšnjim drž. predoblasti v Ljubljani pisal, da bo prva vožnja v nedeljo 16. dan t. m. in de naj se začetek prve vesolne vožnje kakor drugod tudi v Ljubljani z veliko častjo obhajala.« Notranje ministrstvo je votiralo za ta namen 3000 goldinarjev. Prvotno je bilo odločeno, da se udeleži otvoritve mladi cesar v spremstvu ministrskega predsednika kneza pl. Schwarzenberg-a, notr. min. dr. Bacha, ministra za javna dela in trgovino plem. Brucka ter vojnega ministra generala Gyulay-a. Cesar s spremstvom se je nameraval peljati tudi v Trst, kjer naj bi ga pozdravil papež Pij IX. Toda cesar je obolel ter odredil za namestnika nadvojvodo Albrehta. Isto ministrstvo je odredilo, da se udeleži otvoritve čim večje število posvetnih in duhovnih dostojanstvenikov. Izmed teh se je odpeljalo v jutru na dan otvoritve 50 uglednih Ljubljančanov s posebnim vlakom v štirih vozovih do Celja pod vodstvom dvornega svetnika grofa Hohenwart-a, kjer so pozdravili cesarjevega namestnika nadvojvodo, ki je prispel s posebnim vlakom v spremstvu 250 Dunajčanov in Gradčanov v Celje okoli pol dneva.

Prišel je dan, tako pomemben za vso Slovenijo, za našo slovensko prestolico, dan 16. septembra 1849, ko je bila predana proga Celje - Ljubljana splošnemu javnemu prometu. Nova doba se je začela, ki pa je prinesla, prav posebno slovenskemu narodu, mnogo bojev za nacionalne pravice. Nemštvo si je postavilo nov in mogočen steber pri zidanju mostu »Der Drang nach Osten«.

(Dalje prihodnjič)



POSTAJNO POSLOPJE: OD STRANI.

R. B.

KO NAM JE STEKLA PRVA ŽELEZNICA

JOŽE JENKO

(Konec)

Triumfalna je bila prva vožnja. Postaje Laško, Zidani most, Trbovlje in Zagorje so se praznično pripravile za slovesen sprejem prvega vlaka. Na mostu preko Savinje v Zidanem mostu so postavili visoke obeliske in jih okrasili z zastavami. Tu je pozdravil nadvojvodo novomeški glavlar ob navzočnosti velikega števila posavskega in dolenskega prebivalstva. Na bivši štajersko-kranjski deželni meji med postajama Trbovlje in Zagorje so postavili kranjski deželni stanovi krasen slavolok. Na kolodvoru v Zagorju je nastopila četa rudarjev. Cesarjev namestnik je izstopal na vseh postajah ter pregledoval častne straže narodne garde. Na skladiščih papirnice in oljarne v Vevčah je pozdravljaj prvi vlak na postaji Zalog »v okinčanih treh napisih: »kupčija, obertnost, kmetijstvo« ta veliki pomen železnice, kakor pišejo sodobne Novice, velik slavolok. Na osmih kolodvorih ob progi se je zbrala ogromna množica iz bližnjih in daljnih krajev.

Že pihata po ljubljanskem polju z otvoritvenim vlakom krasno ovenčana in s slovenskimi, cesarskimi in štajerskimi zastavami okinčana stroja »Ljubljana« in »Triglav«. Grmenje topov z Gradu je naznanilo točno ob peti uri napovedani prihod, zvonjenje zvonov v vseh cerkvah je javljalo pričetek velikih svečanosti in pomembnega trenutka. Vse postajne naprave so bile ovite z venci, glavno postajno poslopje je bilo v zelenju in rožah. Na notranjem prostoru kolodvora je čakala ogromna množica civilnega prebivalstva, mogočno število posvetne in duhovne gospode, ki sta mu načelovala knezoškof Anton A. Wolf in deželni glavlar grof Welsersheimb, ki je prvi sprejel in pozdravil cesarjevega namestnika. Za tega so postavili na kolodvoru poseben in okusno sestavljen šotor. Pri oficijelnem pozdravu in predstavljanju je ogovoril tedanji ljubljanski župan H. Guttmann nadvojvodo takole: »Izrekamo Vam kot visokočastitemu namestniku Nj. veličanstva, našega nad vse ljubljene cesarja, najudanejšo dobrodošlico. S polnim srcem se zahvaljujemo Nj. vel. cesarju za darilo, katerega otvoritev Vaš posej ravno tako poveljuje, kakor se ga prisrčno veseli mestna občina. Neomajana zvestoba in udanost, ki jo je neomadeževano ohranila mestna občina povsod in vsikdar, posebno pa v teh burnih časih, je nadvsečestitemu deželnemu knezu danes dokazana. V neizmernem spoštovanju prosimo, da izvolite sporočiti Njeg. veličanstvu cesarju naša odkritosrčna, svečano zahvalna in udanostna čustva mestne občine in nas njegovih milosti in naklonjenosti priporočiti.« Nadvojvoda se mu je zahvalil za dobrodošlico, se laskavo izrazil o udanih prebivalcih ter imenoval kranjsko deželo »biser vladarske krone«. (Laibacher Zeitung št. 113 od 20. IX. 1849.) Po pozdravnih govo-

rih je blagoslovil knezoškof ob številni asistenci najprvo oba stroja, nato pa še ostale kolodvorske ubikacije. Pri tej priliki je odlikoval nadvojvoda vse one može, ki so si pridobili velike zasluge pri gradbi železnice. Med odlikovanci je bil tudi znani graditelj železnice preko Semmeringa, sekijski svetnik Ghenga. Na kolodvoru je bila postavljena častna stotnja nacionalne garde. Po teh svečanostih so se odpeljali vsi gostje v mesto. Vso pot na obeh straneh so tvorili slovenski in hrvaški vojaki špalir. Tu je bila zbrana nepregledna množica domačinov in tujcev, ki je sprejela mimoidoče z navdušenimi »živio« klici. Vsi časopisi ugotavljajo, da v Ljubljani do tega dneva še ni bilo nikdar zbrano toliko ljudstva. Na Dunajski (Tyrševi) cesti je stal ogromen slavolok, ves s smrečjem in venci preprežen. Na prednji strani so vihrale samo slovenske zastave, dočim so bile razvite na obeh straneh zastave vseh kranjskih mest in državne zastave. Poleg njih so se bleščali razni grbi, simbolično temu dnevu sta si podajali Slovenija in Štajerska desnici.

Pred bivšo bolnico — na trgu »Ajdoščini« — so pozdravile goste belo oblečene deklice, ki so stale na dekoriranem odru. Hčerka upravnika bolnice je nagovorila nadvojvodo v imenu bolnikov v kratkih, a čustvenih besedah.

Ves sprevod se je pomikal do stanovanja deželnega glavlarja — do sedanje univerze. Na Kongresnem trgu je pregledal nadvojvoda še ostali del Narodne garde in v Ljubljani stanujočega vojaštva. Tudi deželni stanovi so pozdravili cesarjevega namestnika ter povabili njega in spremstvo na svečan banket, ki se je vršil v proslavo tega pomembnega dneva v vseh prostorih kazine.



Vstopnica za otvoritvene svečanosti

Kmalu, ko je objel večerni mrak razigrano Ljubljano, je priredila godba Narodne garde podoknico visokim gostom. Vse mesto je bilo bajno razsvetljeno. Nisi mogel najti okna, kjer bi se ne igrale lučke. V ta namen je prodajal steklar Srečko Waidinger priročne svetiljke po ceni 3 krajcarjev kos, kar je ponovno oglašal v časopisih. Z grada je daleč na okoli oznanjeval razkošno razsvetljen državni simbol pomembnost tega praznika.

Zvečer se je vršila v gledališču slavnostna predstava, katero je posetil nadvojvoda s spremstvom. Po končani igri so odšli gostje v kazino, kjer je priredila občina svečano večerjo in zabavo. Visoki gost si je ogledal vse prostore ter se vpisal v čitalnici v spominsko knjigo. Dolgo po polnoči so odšli povabljeni z zabave, dočim so rajali domači do zore. V listu z dne 18. IX. konča časopis »Slovenija« o dogodkih tega dneva poročilo takole: »Veselilo je nas, ker smo skoraj povsod slovenske barve ogledali, posebno pa so nas mnogi napisi in slovenskem jeziku s sladko radostjo navdali...«

V zgodnjih urah naslednjega dne 17. IX. je bila budnica z godbo Narodne garde po vsem mestu in vseh predmestjih. Poskočne koračnice so vabile meščane, da se poslovijo od gostov.

Na kolodvoru se je zbrala zopet nepregledna množica, vsi civilni uradniki in vojaški krogi, mestni očetje in svetovalci. Ob 1/8. uri so naznanili zvonovi in grmenje topov, da odhaja nadvojvoda s spremstvom.

Pri vseh slavnostih in svečanostih ni bilo najmanjšega incidenta in nesreče. Vse je poteklo v popolnem redu; staro in mlado je ohranilo najlepše spomine na ta važni dan.

Deželna vlada je izrekla prebivalcem mesta Ljubljane najtoplejše zahvalo za prostovoljno oddajo stanovanj, za gostoljubno pogostitev ter za izraženo navdušenje za visoke goste. Tudi z Dunaja je sledila slična pohvala vsej Ljubljani, kakor tudi prebivalcem in mejašem novozgrajene proge.

Novo dobo, novo življenje je dočakala Ljubljana. Večina vozov, ki so do zdaj polni tovora le pasirali



Knezoškol Anl. Wolf



Guverner graf Welsersheimb

Ljubljano in hiteli dalje po cesarski cesti proti zeleni Štajerski, so se ustavljali na novem kolodvoru z robo, pripeljana iz Trsta. Nasprotno je prihajala roba iz severa za jug po železnici in odtod dalje v Trst. Male in stisnjene kolodvorske naprave niso bile kos svoji nalogi. Poleg tega pa je vplivalo na zaostajanje robe tudi pomanjkanje prevoznih sredstev, t. j. železniških vozov in strojev. List »Slovenija« piše v številki 102 z dne 21. XII. 1849 o tej mizeriji dobesedno takole: »... Trume obloženih vozov pridejo po teržaški cesti in kakoršni so, morajo vozovi dva, tri do sedem dni pred kolodvorom čakati, da se uradniki spedicije jih osmilijo, blago na železnici preseliti in proti severu odposlati blagovolijo.«

Tudi v potniškem prometu je nastal nov preobrat. V Ljubljani je bilo mogoče opaziti mnogo tujcev, posebno živo je bilo v bližnjih kolodvorskih ulicah. Že prvo nedeljo po otvoritvi so zaupali Ljubljančani prevozu po železnici in napravili izlete v bližnjo okolico, kjer so se razkropili in uživali prirodne krasote. Kolikor moremo posneti iz novinskih poročil, so pridno obiskovali tudi krčmarje. Kranjski kmet ni bil toliko nezaupljiv proti železnici kakor štajerski; urednik »Novic« ugotavlja, »da se kmetom vožnja dopade in jih je bilo mnogo videti v vlakih. Cena je niska in lukamatija je šembrano živ konj!« pravi dalje. Če nekoliko primerjamo vozne cene tedaj in danes, ugotovimo, da je takrat veljala vožnja v tretjem razredu od Ljubljane do Zaloga 9 krajcarjev, proti 4'5 Din; do Zidanega mosta 1 gold. 8 kr., proti 28 Din; do Maribora 2 gold. 46 kr., proti 64 Din. Morda bo koga zanimalo, če pojasnim, da so računali takrat za 1. razred 4'15 krajc., za 2. razred 2'54 krajc., za 3. razred 1'84 krajc. za prevožen kilometer in osebo. Prtljage je smel vzeti vsak potnik v vlak največ 40 funtov, vendar so že takrat veljale iste omejitve kakor danes glede nošenja prtljage v vozove.

Za otroke izpod dveh let so plačevali polovično vozno.

Klasifikacija tovarne robe je bila razdeljena v tri razrede. V prvi razred so uvrstili živino; stavek je znašal 3 vinarje za prevoženo avstr. miljo (= 7'5 km) in 1 cent (56 kg); v drugi razred so spadali vozovi,



Voz, s katerim je Severna železnica prevažala potnike na kolodvor



Pokrajina med Rimskimi toplicami in Zidanim mostom

kočije, sani, brizgalnice i. t. d.; tarifni stavek je bil odmerjen po 1 krajcar in 1 vinar po starem centu; za robo, klasificirano po tretjem stavku, so plačevali 1 krajcar in 3 vinarje za stari cent.

Točno tako kakor dandanes so določili uradne ure pri blagajnah. Roba se je predajala železnici s tovrnimi listi, ki so jih imenovali takrat nakladni list. Tudi postranske pristojbine za sprejemanje, nakladanje, zlaganje, tehtanje in zavarovanje so bile tarifno določene.

Za prevoz robe so vozili tovorni in mešani vlaki, za prevoz potnikov pa potniški vlaki. Iz Ljubljane je odhajal proti severu ob pol osmih zjutraj mešani, zvečer ob en četrt na šest tovorni vlak, ob 8¼ pa poštni vlak. Iz nasprotni strani je vozilo enako število vlakov. »Novice« nazivajo vlake — vozovi. Odhodni časi so bili napovedani v voznih redih le po četrtinkah ure. Vožnja je trajala pri vseh treh vrstah vlakov skoro isti čas. Poštni vlak je vozil od Ljubljane do Gradca 10 ur, mešani vlak 11 in ¾, tovorni vlak pa 12 in ¼ ure. Zanimiva je bila opomba v »Novicah« o priobčenem voznem redu, ki pravi: »Iz znamenitih ur odhoda voz na vsaki postaji sleherni popotnik lahko zve: kdaj de ima na postaji ali štacijonu biti, de voza ne zamudi. Se vé, de mora vsak popotnik saj eno četrtinko ure popred na štacijonu biti, de se za vožnjo zapiše.«

Vozne rede in tarife, izdane za občinstvo, je izobesila železniška uprava samo v nemškem jeziku. Ogorčeni nad to krivico pišeta »Slovenija« in »Novice«: »Pričakujemo, de bo vodstvo železnice ceno vožnje, kakor tudi njeni odhod in prihod tudi v slovenskem jeziku razglasilo za veliko množico tistih ljudi, ki bodo železnici kaj skupiti dali, pa nemškiga ne umejo.« (Slovenija, list 102 z dne 21. decembra 1849.)

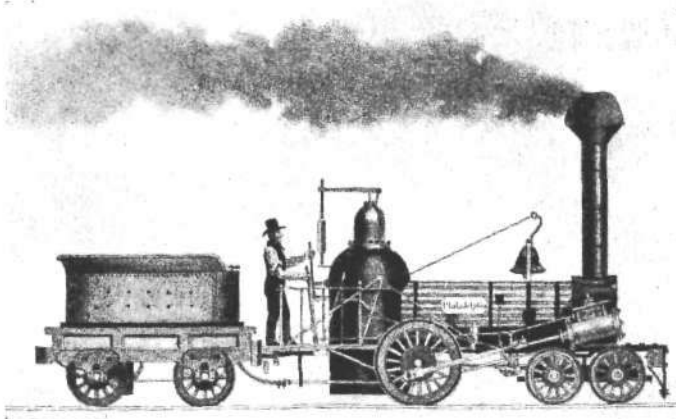
Postaja Ljubljana je bila najmočnejša edinica v blagovnem prometu. Ne samo kot ugodna trgovska

točka in kot obračalna postaja, ampak tudi kot najbližja postaja mestu in luki Trstu. Iz prvih statističnih podatkov iz leta 1853. je razvidno, da je odšlo in prišlo v Ljubljano 2,030.319 centov privatnega in 68.726 centov režijskega tovora; skupno torej 2 milijona 99.045 centov, kar pomeni 28,47 % celotnega prevoženega tovora. V istem letu je bilo prodanih 106.852 vozovnic, kar je znašalo 13,32 % celotnega osebnega prometa. Če primerjamo z Ljubljano Celje in Maribor, potem moremo ugotoviti, da je imela postaja v Celju le 3,26 %, v Mariboru le 4,92 % vsega tovrnega prometa; v potniškem prometu pa prva 4,06, druga pa 5,40 %.

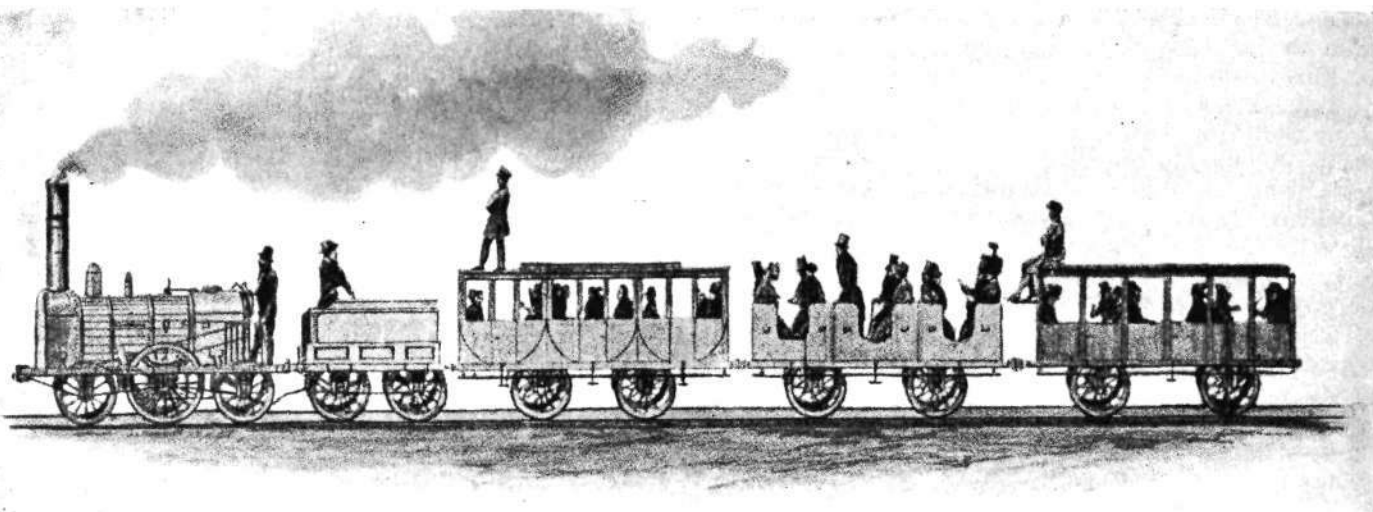
Temu primerno visoki so bili tudi dohodki. Dohodki potniškega prometa v Ljubljani so znašali v letu 1853. 307.171 goldinarjev, blagajna tovrnega odpravnštva je izkazala 1,762.840 gold. dohodkov. Rentabilnost proge je bila dokazana takoj v prvih letih, čeprav so bili gradbeni stroški za proge Celje-Ljubljana veliki in so izdali

za trasiranje in predpriprave	53.066— gold.
„ prevzeti svet in odškodnino	1,347.223— „
„ spodnji ustroj in mostove	17,375.461— „
„ gornji ustroj	6,833.674— „
„ visoke stavbe	3,574.124— „
„ opremo poslopij in delavnic	787.739— „
„ vozila in lokomotive	5,693.857— „
„ ostale gradb. in opremne stroške	881.181 „
skupno	36,546.325— gold.

Železnica je prinesla večini prebivalcev obilo sadu in blagoslova. Edino trnovskim in krakovskim čolnarjem ter fakinom je zadala še hujši udarec, kakor tržaška cesta za časa vladanja Karla VI.; odvzela je večini ves zaslužek. Po otvoritvi železnice je prenehal ves ladijski promet na Savi od Zidanega mosta do Zaloga in od tu prevažanje na Breg ob Ljubljani. Tu je prenehal carinski urad s svojim poslovanjem ter se preselil na kolodvor. Vse uslužbenice carinskega urada je sprejela v službo železniška uprava ter jih zaposlila pri carinski službi; ostale čolnarje so zaposlili kot delavce. Toda zaslužek je bil pičel in skromen. Trnovčani in Krakovčani niso več zajtrkovali »žgancev«, kakor so sami nazivali ocvrte piščance in



Tip lokomotive »Philadelphia«



Vlak, kakršen je bil L. 1857

rake, ki so jih obilo zalivali z vinom. Skoro je zamrlo popolnoma veselo življenje na Bregu lene in počasne Ljubljani; oživelo pa je na severnem koncu našega stolnega mesta.

Ko so pričeli z nadaljevanjem proge proti Trstu dne 28. junija 1857, je prišla na ljubljanski kolodvor živahnost; kolodvor je postal s tem trenutkom v prometu med Jadranskim morjem in Srednjo Evropo le nekaka vmesna postaja. Potniški promet je padel v primerjanju z onim v letu 1853. za skoro 10 %; tovorni promet se je znižal za 50 % v dobi po novo dobljeni železniški zvezi.

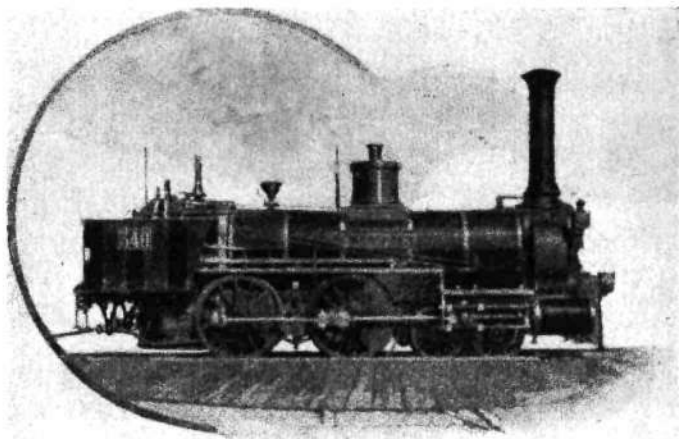
Vendar je dal železniški promet povod za razširjenje mesta v severni smeri. Toda železniška proga je postala bariera, ki je ovirala razvoj mesta v nadaljnjem pravcu. Kaj bi bilo z zidanjem hiš, podaljšanjem cest čez železniške proge in tako povečanje omestja, če bi se ustreglo želji takratnih Ljubljančanov, češ: kolodvorske naprave ležijo predaleč izven mesta. Danes šele vidimo težko rešitev problema o razmahu območja Ljubljane. Brez graditve pod- ali nad-vozov ne more ostati naše moderno mesto; na te čaka zlasti Tyrševa cesta, dalje Miklošičeva, Kolodvorska in Resljeva cesta. Isto velja tudi za cestne zveze v severozapadni in zapadni strani. V tem okolišju bi nastala še večja težava prehodov, če bi se ognila železna cesta Lattermannovemu drevoredu, zasajenemu leta 1814. po nalogu generalnega guvernerja Lattermanna v spomin na častne in slavne zmage avstrijskega orožja. Železnica bi vozila skoro po današnji Gledališki ulici, presekala Bleiweisovo cesto ter tekla paralelno tik ob Tržaški cesti. Prav gotovo bi bila najugodnejša rešitev ta, da bi potegnili železnico proti Krasu in Trstu v trasi današnje gorenjske proge za Šišenskim hribom in Rožnikom, kar pa mestnemu magistratu s predmetnim predlogom na ministrstvo za trgovino, obrt in javna dela že leta 1849. ni uspelo.

Razvoj in zazidavanje severnega dela Ljubljane je bil glede na takratne pogoje že marsikateremu inženjerju in tehniku trd oreh in problem, ne da bi

govoril o finančnih in estetskih težavah. V dnevnikih so se bili peresni boji, iz katerih je bilo videti najrazličnejše misli.

Eden izmed takih načrtov je prenos kolodvorskih naprav v temle smislu: sedanji kolodvor naj bi se pomaknil sporedno z Martinovo cesto okoli 1 km od takratnega mesta bolj proti vzhodu. Dvotirna savska železnica (bivša Južna železnica) bi tekla za Kolinsko tovarno na novi kolodvor. Od tu dalje bi se vila preko Ljubljane in Gruberjevega kanala skozi tunel pod Golovcem ob Dolenjskem kolodvoru spet čez Ljubljano na Vič, kjer bi se spojila z že sedaj obstoječo dvotirno progo. Železnica proti Jesenicam bi se morala odcepiti že vzhodno od pokopališča pri Sv. Križu proti severu do Št. Vida, kjer bi se združila s staro traso. Mimogrede, nekako na Ježici bi prešla ta proga v tedanjo kamniško progo.

Nadaljnji načrt za rešitev tega problema bi bila zgraditev čelnega kolodvora: vlaki iz Zidanega mosta in Dolenjske ne bi mogli voziti čez glavni kolodvor neposredno dalje proti Trstu, ampak le s prestavljanjem. Vožnja proti Trstu bi se nadaljevala s pomočjo

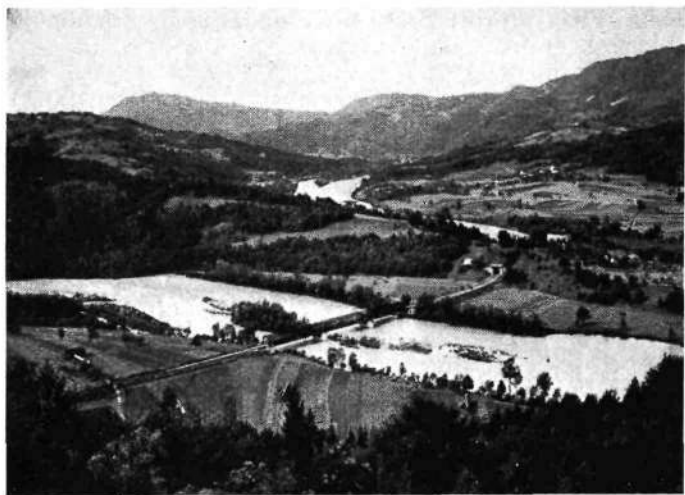


Tip lokomotive L. 1850

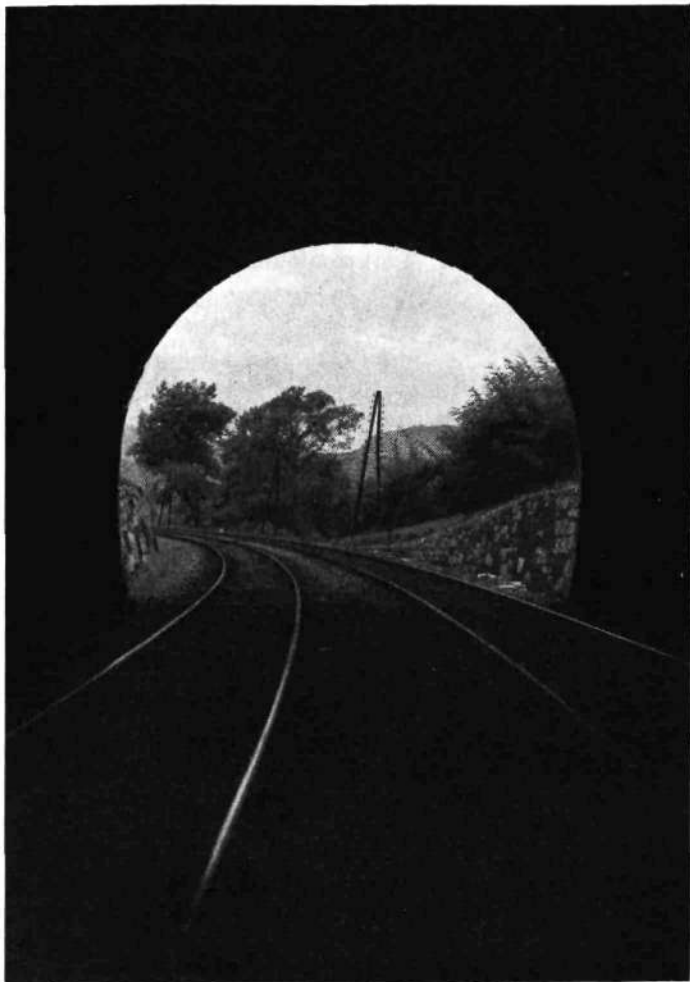
odcepa za Kemijsko tvornico proti Tomačevem in v loku ob Stožicah proti Dravljam za Šišenskim hribom in Rožnikom na Vič, kjer bi se morala graditi nova postaja. Prilčno pri Dravljah bi se odcepila proga proti Gorenjski, na Ježici pa proti Kamniku. Na ta način bi odpadla dvotirna proga, ki seka Dunajsko cesto kot najprometnejšo žilo, cesto na Gorenjski kolodvor, Gosposvetsko cesto, tri tivolske prehode, cesto na Rožnik ter več prehodov od tu dalje do Viča. S tem problemom bi se mogel opustiti ves sedanji Gorenjski kolodvor z vsemi napravami, kakor kurilnico in delavnico ter proga do Dravelj, s čemur bi odpadli vsi prehodi, ki kolikor toliko ovirajo razvoj mesta v tej smeri.

Imamo tudi zamisel, da bi se dvignile vse železniške naprave glavnega kolodvora na nasip ter tako omogočilo podaljšanje sedanjih cest — v kolikor že to ni izvedeno — v nivoju pod vzdignjenimi tiri in kolodvorskimi ubikacijami, podobno, kakor so to izvršili v Plznju. S tako rešitvijo bi se lahko mesto neovirano razširilo proti severu, severozapadu in zapadu ter bi bile odstranjene vse vtesnitve razvoja in cestnih prehodov. Naravno je, da bi se morala železnica početi dvigati že pri postajališču Devici Mariji v Polju. Nasprotno pa bi bilo treba nasipati vedno manj proti Viču, kjer je proga radi močvirnatih tal že itak dvignjena. Postajno poslopje sedanjega Gorenjskega kolodvora bi morali prenesti dalje proti Št. Vidu ter vso progo dvigniti z nasipom toliko, da bi se cestni prehodi vsaj v Zgornji Šiški še podmostili.

Četrty problem rešitve tega najvažnejšega vprašanja napredujoče Ljubljane je poglobitev vseh kolodvorskih naprav; torej ravno v nasprotnem smislu, kakor prejšnja razprava. Projektanti tega načrta zagovarjajo misel s tem, da bi ostale kolodvorske naprave v sredini mesta in bi se železniški promet vršil brez vsakih komplikacij. Pokazati hočejo točno in jasno bistvo železniškega vprašanja, kako ga je treba načeti in kaj je najnujnejše pri preureditvi. Poglavitno pri tej vrsti rešitve je, da bi bile s premostitvijo cest in ulic odpravljene težave križišč potov in železnice



Pogled na progo pri gradu Poganku pri Litiji



Pogled iz predora pod gradom Pogankom

ter podaljšanje sedanjih slepih cest preko kolodvorskih in ostalih železniških naprav ter objektov. S tem v zvezi bi se premestili obe kurilnici, skladišča, vodne naprave v smeri proti Založju, kar bi bilo tudi iz zdravstvenih ozirov zelo koristno in priporočljivo za stanovalce v okolici kolodvora. S poglobitvijo bi odpadel sedanji Gorenjski kolodvor ter se pomaknil v severozapadni smeri v Dravlje. V zvezi z gorenjsko progo bi morali poglobiti progo proti Kamniku, do čim bi dolenjski progi zmanjšali sedanji vzpon neposredno pri uvozu na glavni kolodvor, ker bi začeli poglobljati to progo v bližini Zaloške ceste. Glavna dvotirna proga bi tekla v večji ali manjši poglobitvi okoli 5 kilometrov. Najnižje bi morali kopati do 5 metrov. Po tem projektu bi sedanjega kolodvorskega poslopja ne bi bilo treba podreti in na novo zgraditi, kar bi bilo v vseh prejšnjih variantah kolikor toliko potrebno.

Brez dvoma je, da je preureditev železniških komunikacij z ljubljanskimi kolodvori eno najvažnejših vprašanj za razvoj mesta. Zato želimo, da se izvede načrt, ki bo v največjo korist za osnovo velike Ljubljane.