

DVA JUBILEJA JUŽNE ŽELEZNICE

160 LET JUŽNE ŽELEZNICE IN 70 LET PROGE PRESERJE–BOROVNICA, KI JE NADOMESTILA MED VOJNO PORUŠEN BOROVNIŠKI VIADUKT

Od železne ceste

*»Bliža se železna cesta,
nje se, ljubca! veselim;
iz Ljubljane v druga mesta
kakor ptiček poletim.«*

France Prešeren, Novice 1845

V tridesetih letih 19. stoletja je problem železnic postal središče splošnega zanimanja. Železnica je pomenila za takratne razmere največje doživetje in gospodarsko pridobitev. Njihova gradnja je postajala vedno bolj neodložljiva zahteva in potreba splošne državne politike¹.

Sredi 19. stoletja zgrajena železniška proga, ki je povezala severni del države z Jadranskim morjem, je tekla skozi naše kraje. Prinesla je pomembne gospodarske spremembe. Mogočni viadukt, takrat zgrajen v Borovnici, največja zgradba med Dunajem in Trstom, je bil *svetovno znana gradbena in tehnična posebnost že pred svojim nastankom*². Z njim je bilo v veliki meri povezano dogajanje v tem prostoru v naslednjem stoletju.

Ko so začeli graditi prve železnice v Angliji, Franciji, v Belgiji, so tudi na Dunaju pripravili sistematično zasnovan načrt železniške mreže v državi, kjer so bile konkretizirane zamisli povezav severnih pokrajin z Jadranskim morjem. Načrti so dajali prednost Kranjski zaradi njene lege v smeri povezave Dunaja s Trstom. Leta 1839 so že podelili koncesijo za gradnjo proge z Dunaja do Jadranskega morja bančniku baronu Simi. A se je pokazalo, da mora pomembne projekte, kot so velike železniške proge, graditi država, da bodo grajeni smotrno in v skladu s splošnimi in državnimi interesi. Leta 1841 je cesar izdal dekret o gradnji proge Dunaj-Trst, za katero bo finančna sredstva zagotovila država.

Z deli so pričeli 1842. Južna železnica, dvotirna železniška proga je peljala od Dunaja



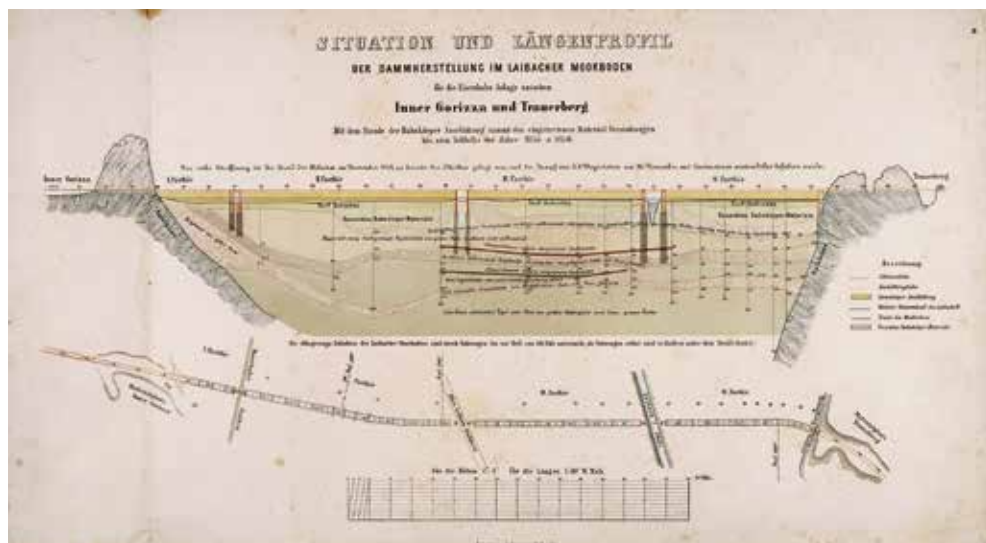
13. Za spomin na odprtje Državne železnice od Ljubljane do Trsta, naslovni list spominskega albuma *Die K. K. Staats Eisenbahn von Laibach nach Triest*, ki je izšel ob odprtju Južne železnice med Ljubljano in Trstom 27. 7. 1857, 1857, litografija, inv. št. G-2622/1. Foto: Tomaž Lauko, dokumentacija Grafičnega kabineta Narodnega muzeja Slovenije (NMS).

skozi Maribor, Celje, Ljubljano, Sežano do Trsta, v dolžini 577 km. Po ozemlju današnje Republike Slovenije 288 km. Gradnja prek slovenskega ozemlja je potekala v treh fazah. Iz Gradca v Celje je prvič pripeljal vlak 2. junija 1846, v Ljubljano, kjer je bila zaključena druga faza, 16. septembra 1849. Tretja faza do Trsta, v dolžini 145 km, je bila zgrajena 27. julija 1857, kjer jo je ob velikih slovesnostih odprl cesar Franc Jožef I.^{2a}

Ljubljana se je od vsega začetke zanimala za novo tehnično pridobitev in ni hotela zaostajati. Ilirski guverner Schmidburg³ je dal proučiti možnosti najugodnejše trase za progo in pozval je kranjske železarne, naj bi se zanimale za izdelavo tirnic, ki bodo pri graditvi potrebne v velikih količinah. Zveza s Trstom je zanimala vse podeželje

in ljudje sami so spodbujali in opozarjali projektante, kako bi po njihovem mnenju to progo najbolje speljali. Znan je načrt za železniško povezavo med Kranjsko in Goriško, ki ga je pripravil Peter Leskovec z Veharš in ga predložil Kmetijski družbi v Ljubljani. Predlagal je varianto iz Ljubljane na Log, mimo Vrhnike na Podlipo, od tod čez Smrečje in Dobračevo, na Fužine, mimo Sovodnja na Javorov dol in Snajlo v dolini Idrijce pod Faro in ob strugi Idrijce naprej⁴.

Za traso proge med Ljubljano in Trstom so analizirali številne variante, od poteka po dolini Soče do direktnega prečkanja kraške planote, tudi skozi kraške jame. Na predlog glavnega projektanta Karla Ghege so se odločili za traso preko krasi, preko Po-



14. Situacijski načrt in prerez železniške trase med Notranjimi Goricami in Žalostno goro, list iz albuma *Die K. K. Staats Eisenbahn von Laibach nach Triest*, ki je izšel ob odprtju železnice med Ljubljano in Trstom 27. 7. 1857, litografija, inv. št. G-2622/2. Foto: Tomaž Lauko, dokumentacija Grafičnega kabineta NMS.



15. Gottlieb Seelos, Železniška proga čez Barje – od Žalostne gore do Notranjih Goric, načrt iz albuma - izšel ob odprtju Južne železnice med Ljubljano in Trstom, 27. 7. 1857, 1857, litografija, inv. št. G-2622/5. Foto Tomaž Lauko, dokumentacija Grafičnega kabineta NMS.

stojnskih vrat. Ta varianta pa je imela poleg glavne napake, da je bila projektirana preko Ljubljanskega barja, ki je bilo takrat v gradbenem oziru še popolna neznanka, še dve pomanjkljivosti, in sicer pomanjkanje tekoče vode na Krasu in nevarnost snežnih zametov zaradi silovite kraške burje. Kljub resnim opozorilom na nesmiselnost odločitve za to varianto so leta 1850 začeli z gradbenimi deli.

Od Ljubljane je bila proga speljana ob južni strani Ljubljanskega barja do Preserja (Kamniki pod Krimom) proti Borovnici. Tu se je začela vzpenjati po robu barja, po viaduktu prek borovniške doline na valovit kraški teren, v velikem loku je obšla Vrhniko in izkoristila isti najzložnejši prehod med Raskevcem in Strmico proti logaškemu polju kot pred pol stoletja zgrajena tržaška cesta.

Neposredno za Ljubljano je bil največji gradbeni problem dobra 2 km dolg nasip preko barja. Za prehod so izbrali najožje mesto med Notranjimi Goricami in Preserjem, čez strugo Ljubljanice. Nasuti material, ki so ga vozili iz kamnolomov pri Notranjih Goricah, Preserju (pod Žalostno goro) in iz Podpeči, pa se je sproti pogrezal. Skozi tri leta so ga morali znova in znova nasipavati, da je nasuto gradivo v globini leglo na trdne plasti peska in ilovice. Šele nato so mogli začeti graditi pravi nasip⁵.

Veliko delo je bil dvoetažni borovniški viadukt, visok 38 in dolg 561 metrov, zgrajen v loku čez borovniško dolino. Zgornja etaža je imela 25, spodnja pa 22 obokov zgrajenih iz opeke. Oporniki so bili zgrajeni na hrastovih pilotih, 24 stebrov je bilo izdelanih iz klesanega kamna. Borovniški viadukt je bil dolga desetletja največji zidani most v srednji Evropi.

Zahodno od borovniške železniške postaje so zgradili Jelenov (Dolinski), Dolski (Španov) most in v vrhniški soseščini je južna železnica prekoračila staro Tržaško cesto s 103 m dolgim in 28 m visokim viaduktom s sedmimi oboki (ob gradnji avtoceste v 70. letih 20. stoletja so mu na zahodnem delu dodali dva oboka). Most je dobil ime po graditelju, italijanskem inženirju Stampettu⁶.

Železnice skozi naše kraje niso gradili za tamkajšnje prebivalce⁷. Za načrtovalce trase je bilo zanimivo predvsem bogastvo teh krajev, kot je bil premog v Zasavju ali les v notranjskih gozdovih. V deželo pa je prinesla železnica veliko razgibanost, nove vrste zaposlitve, nove poklice in možnosti zaslužka. Pomenila je velik tehnični napredek in začetek gospodarskih sprememb, ki so preoblikovale tudi način življenja. Borovnici je Južna železnica prinesla *delovna mesta, razvoj, okno v svet. Rasla je industrija, ustanavljala so se nova društva, povečala se je šola, iz vasi je zrasel trg, mladi so odhajali v svet in se vračali, oboroženi z novim znanjem ...* beremo v prispevku o praznovanju jubileja⁸.

Vrhnika pa je z graditvijo železnice ostala ob strani, nič več ni bila udeležena v tranzitu blaga. Z železnico je izgubila osnovno gospodarsko dejavnost, ki je bila odločilna za nastanek naselja in ves njen nadaljnji razcvet skozi srednji vek, vse do sodobnega časa. Ni propadlo samo prevoznništvo in brodarstvo, propadle so tudi dejavnosti, ki so bile z njima povezane: kovaštvo in kolarstvo, nazadovalo je tudi strojarstvo, čevljarstvo in druge dejavnosti. Prebivalstvo se je začelo izseljevati in v dobrih desetih letih je odšlo z Vrhnike več kot 12 % takratnega prebivalstva⁹.

AB 3. Postzug von

Stationen	Entfernung in Meilen	Regelmäßige						Begegnung mit Zug Nro.
		Fahr- zeit	Ankunft		Auf- enthalt	Abfahrt		
			M.	St.		M.	St.	
Triest	—		Früh			5	20	
Grignano	1.10	20	5	40	3	5	43	4
Nabresina	1.09	20	6	3	8	6	11	8
Prosecco	1.02	19	6	30	1	6	31	
Sessana	1.42	26	6	57	3	7	—	
Divaca	1.23	20	7	20	2	7	22	
Ober-Lesece	1.67	27	7	49	3	7	52	
St. Peter	1.49	24	8	16	8	8	24	
Prestranek	0.79	12	8	36	1	8	37	
Adelsberg	0.93	14	8	51	5	8	56	
Rakek	1.88	28	9	24	2	9	26	10
Planina	0.72	11	9	37	1	9	38	
Loitsch	0.76	12	9	50	4	9	54	
Franzdorf	2.22	36	10	30	3	10	33	14
Lalbach	2.82	38	11	11	6	11	17	
Salloch	1.07	12	11	29	1	11	30	
Laase	0.90	11	11	41	4	11	45	12
Kressnitz	1.19	15	12	—	2	12	2	6
Littai	0.96	14	12	16	4	12	20	
Sava	0.90	12	12	32	1	12	33	
Sagor	1.15	16	12	49	3	12	52	
Trifall	0.59	8	1	—	1	1	1	
Hrastnigg	0.64	9	1	10	1	1	11	
Steinbrück	1.02	14	1	25	5	1	30	8. 9
Römerbad	1.00	17	1	47	1	1	48	
Markt-Täffer	0.91	15	2	3	1	2	4	
Cilli	1.36	20	2	24	25	2	49	11. 16
Store	0.64	10	2	59	1	3	—	
St. Georgen	0.77	12	3	12	4	3	16	2
Ponigl	1.02	15	3	31	2	3	33	
Pöltschach	2.09	30	4	3	5	4	8	
Pragerhof	1.84	26	4	34	3	4	37	10
Kranichsfeld	0.86	13	4	50	3	4	53	
Marburg	1.61	20	5	13	10	5	23	
Pössnitz	0.83	17	5	40	1	5	41	
Spielfeld	1.62	26	6	7	5	6	12	4
Ehrenhausen	0.53	8	6	20	1	6	21	
Leibnitz	0.95	14	6	35	2	6	37	
Lebring	1.10	17	6	54	1	6	55	
Wildon	0.46	7	7	2	5	7	7	7. 12
Kalsdorf	1.42	22	7	29	1	7	30	
Puntigam	1.04	15	7	45	1	7	46	
Gratz	0.65	10	7	56	14	8	10	14
Judendorf	1.15	17	8	27	1	8	28	

16. Vozni red brzovlaka Trst–Dunaj, leta 1857 - Fahr-Ordnung auf der k. k. südlichen Staats- Eisenbahn.
Giltig vom 28. Julij 1857 auf weitere Bestimmung. Wien. (Hrani Železniški muzej Ljubljana, inv. št. 191.)

Triest nach Wien.

Stationen	Entfernung in Meilen	Regelmässige						Begegnung mit Zug Nro.
		Fahrzeit	Ankunft		Aufenthalt		Abfahrt	
			M.	St.	M.	M.		
Gratwein	0.39	5	8	33	1	8	34	
Stübing	0.74	12	8	46	1	8	47	
Peggau	0.50	8	8	55	4	8	59	
Frohnleiten	0.98	15	9	14	1	9	15	8
Mixnitz	1.65	22	9	37	3	9	40	
Pernegg	0.45	7	9	47	1	9	48	
Bruck	1.29	20	10	8	5	10	13	
Kapfenberg	0.54	9	10	22	1	10	23	
Marein	0.92	16	10	39	1	10	40	
Kindberg	0.87	17	10	57	4	11	1	
Mitterndorf	1.02	17	11	18	1	11	19	
Krieglach	0.51	10	11	29	1	11	30	
Langenwang	0.64	12	11	42	1	11	43	
Mürzzuschlag . . .	0.91	16	11	59	20	12	19	10.10/1
Spital	0.82	19	12	38	1	12	39	10.1, 10.16/1
Semmering	0.94	22	1	1	3	1	4	6
Breitenstein	0.76	15	1	19	1	1	20	6/1
Klamm	0.70	14	1	34	3	1	37	
Eichberg	0.54	11	1	48	1	1	49	
Payerbach	0.82	17	2	6	1	2	7	
Gloggnitz	0.93	16	2	23	12	2	35	12
Pottschach	0.66	9				2	44	
Ternitz	0.40	6	2	50	1	2	51	
Neunkirchen	0.57	9	3	—	2	3	2	
St. Egyden	0.74	10				3	12	
Neustadt	1.16	16	3	28	6	3	34	
Theresienfeld . . .	0.73	11				3	45	
Felixdorf	0.39	5	3	50	1	3	51	
Solenau	0.17	3				3	54	
Leobersdorf	0.59	8	4	2	1	4	3	
Kottingbrunn	0.20	3				4	6	
Vöslau	0.28	4	4	10	1	4	11	
Baden	0.57	8	4	19	5	4	24	
Pfaffstätten	0.25	4				4	28	
Gumpoldskirchen . .	0.43	6	4	34	1	4	35	
Guntramsdorf . . .	0.20	3				4	38	
Mödling	0.54	8	4	46	2	4	48	
Brunn	0.29	5	4	53	1	4	54	
Perchtoldsdorf . . .	0.29	5				4	59	
Liesing	0.16	2	5	1	2	5	3	
Atzgersdorf	0.20	3				5	6	
Hetzendorf	0.38	6				5	12	8
Meidling	0.24	4	5	16	2	5	18	
Wien	0.45	7	5	25		Früh		
Zusammen		1194			251	24 Stund. 5 Min.		



17. Borovniški viadukt – pogled iz doline, list iz albuma *Wien-Triester Bahn*, albuminska fotografija, inv. št. F-1601/11. Foto: Tomaž Lauko, dokumentacija Grafičnega kabineta NMS.



18. Borovniški viadukt - pogled proti hribovju, list iz albuma *Wien-Triester Bahn*, albuminska fotografija, inv. št. F-1601/12. Foto: Tomaž Lauko, dokumentacija Grafičnega kabineta NMS.



19. Jelenov viadukt med Žalostno goro in Logatcem, list iz albuma *Wien-Triester Bahn*, albuminska fotografija, inv. št. F-1601/6. Foto: Tomaž Lauko, dokumentacija grafičnega kabineta NMS.



20. Giovanni Varoni: viadukt preko stare Tržaške ceste pri Vrhniku (Štampetov most), list iz albuma *Die K. K. Staats Eisenbahn von Laibach nach Triest*, izšel ob odprtju Južne železnice med Ljubljano in Trstom, 27. 7. 1857, 1857, litografija, inv. št. G-2622/7. Foto: Tomaž Lauko, dokumentacija grafičnega kabineta NMS.

Vrhnika si je iz gospodarske krize počasi pomagala z novimi gospodarskimi panogami. Nastale so žganjarne, pivovarna, tovarna konzerv. Naraščala je vloga gozda in predelava lesa. Zgradili so opekarne, parketarno, tovarno usnja. Gospodarski razvoj je terjal boljše povezave z Ljubljano. Ta je leta 1895 doživela hud potres in je za obnovo potrebovala vrhniško opeko, les in kamen. Leta 1899 je bila zgrajena lokalna železnica Ljubljana–Vrhnika, ki se je na Brezovici odcepila od Južne železnice in bila speljana do Vrhnik ob severnem obrobju barja vzporedno z glavno cesto¹⁰. Na Primorsko in v Trst pa so potniki z Vrhniko še vedno odhajali z železniške postaje Borovnica¹¹. Bližja Vrhniki je bila postaja Verd, zgrajena leta 1908, ki prvotno ni bila načrtovana. Prevzela pa je v glavnem prevoz lesa in kamna. Razprave in načrtova-

nje podaljšanja vrhniške proge do Idrije in prek Sv. Lucije (Mosta na Soči) do Čedadada je prekinila prva svetovna vojna.

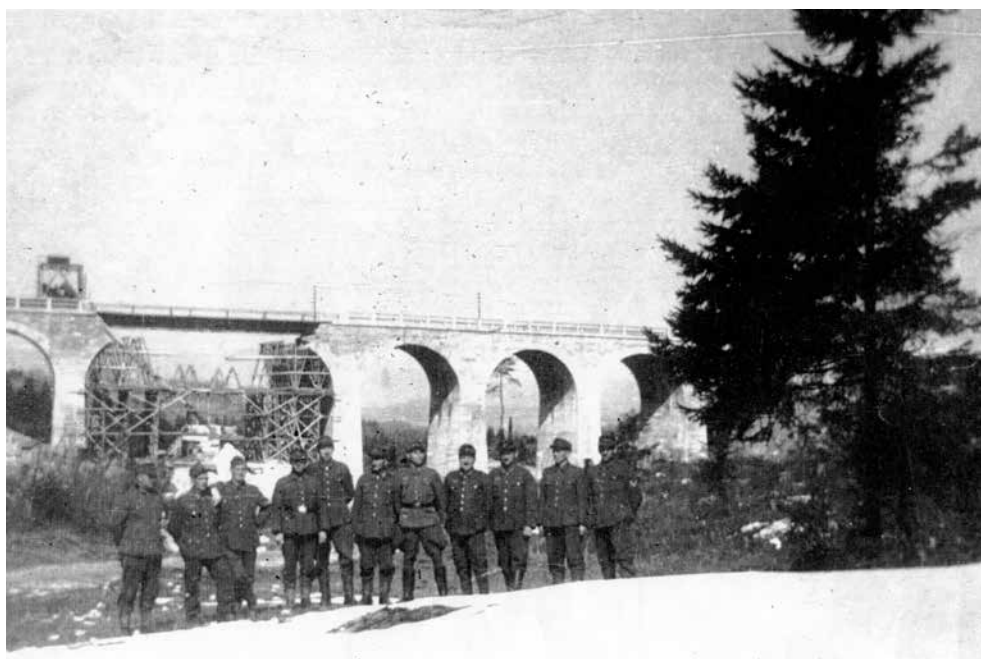
V drugi svetovni vojni je bila Južna železnica izjemnega strateškega pomena. Aprila 1941 je jugoslovanska vojska na umiku rušila vse pomembnejše objekte na progi, minirala in delno porušila je borovniški viadukt, v celoti Dolski most in Štampetov most in druge. Zato italijanska vojska ob vdoru železnice ni mogla uporabljati in njena prva naloga po okupaciji je bila, da vzpostavi železniški promet po Južni železnici. Italijansko poveljstvo je za to dodelilo svoje inženirske enote. V Borovnici se je že 13. aprila 1941 nastanil inženirski železniški polk. Razrušeno progo so popravili v dveh mesecih in pol. Porušeni del borovniškega viadukta so nadomestili z Roth-



21. Postaja Verd. (Vir: Naš časopis, leto 5, marec 1977, str. 13.) Na fotografiji so provizorični postajni objekti. Prva z leve je kretnična postojanka (postavljalnica). Kretnične postojanke so na Južni železnici začeli postavljati konec 19. in na začetku 20. stoletja, zato je fotografija postaje Verd lahko nastala šele v tem času in ne v času odprtja proge. (Informacija: Bogomir Troha.)

-Waagnerjevo železno konstrukcijo. *Sanacija Borovniškega viadukta je bila takrat brez primere v ostalem svetu*¹². Vzporedno z njim so popravljali Dolski in Štampetov most. Promet na celotni relaciji Ljubljana Trst je stekel dne 28. junija 1941. Ob tem je bila v Borovnici velika svečanost, ki se je je udeležil tudi italijanski minister za promet Host Venturi. V času obnove je potekal promet po vrhniški progi do Vrhnike, od tu do Logatca in obratno z avtobusi za potnike in s konjskimi vpregami in tovornjaki za material. Italijo je Južna železnica povezovala z njenimi zaveznicami, oz. zasedenimi državami v srednji Evropi, vojaške oblasti so po njej prevažale vojaške enote in material na zasedeno slovensko ozemlje in na vzhodno fronto. Po tej železnici so italijanske okupacijske oblasti odpeljale tisoče Slovencev v italijanska taborišča in zapore.

Za zavarovanja Južne železnice, ki je bila zanje življenjskega pomena so morale najprej poskrbeti vojaške postojanke ob progi. Vojaštvo se je naselilo v zasebnih hišah in lesenih barakah. Po prvih akcijah krimskih partizanov leta 1941 so okrepili straže in kasneje so začeli zanje graditi utrjene bunkerje. Ob vse pogostejših napadih in sabotažnih akcijah na Južni so nameščali nove enote. Opustili so varstvo manj pomembnih železnic (proga Ljubljana–Vrhnika) in ga omejili samo na tri z Južno železnico na prvem metu. Leta 1942 so začeli s sekanjem 150-metrskega pasu gozda ob obeh straneh proge in načrtovali so izselitev prebivalstva ob progi¹³. V koncentracijsko taborišče Treviso so že 2. avgusta odpeljali prebivalce vasi Pako in Breg.¹⁴ Leta 1943 so bunkerje ob progi skoraj podvojili in vzdolž proge postavili žično ograjo.



22. Nemški vojaki pred popravljenim Štampetovim mostom, ki so ga septembra 1944 porušili partizani. (Kopija fotografije v Muzejskem društvu Vrhnika.)

Poleti 1943 je nastal odločilen prevrat na velikih bojiščih druge svetovne vojne. Junija se je zavezniška vojska izkrcala na Siciliji in septembra na jugu Italije. Septembra je Italija kapitulirala. Za Nemce, ki so z njeno kapitulacijo izgubili glavnega zaveznika, se je odprla nova fronta v Italiji. Za njeno oskrbo so potrebovali varno preskrbovalno pot. Južna železnica je postala vse pomembnejša. Njeno zavarovanje so še okrepili. Zavezniško bombardiranje železniških objektov zaradi nemške protiletalske obrambe sprva ni bilo uspešno. Partizanom je z rušilnimi akcijami (večkrat so npr. rušili Štampetov most) uspelo za nekaj časa onemogočiti železniško povezavo z novim bojiščem¹⁵. Nemci so progo popravljali in pripravljali načrte za gradnjo obvozne proge¹⁶.

Ena od variant je bila, da bi vrhniško progo podaljšali in povezali z Južno železnico. Od postaje Vrhnika bi promet speljali po obstoječem tovarniškem tiru do nekdanje tovarne Globus (do Impeksa – današnje Opekarske ceste) in od tu preko Ljubljane in verdskega polja do Verda, nato po strmini Javorča ali Raskovca do Južne železnice. Leta 1944 so že zgradili leseni most preko Ljubljane, naprej pa načrta niso izpeljali¹⁷.

Dne 27. in 28. decembra 1944 je angloameriško letalstvo, kot izključni cilj, bombardiralo borovniški most. Porušili so železno konstrukcijo in poškodovali podporni stebri in dva mostna loka. Viadukta ni bilo mogoče več obnoviti. Okupator je bil prisiljen izpeljati drugačno rešitev. Začeli so graditi obvozno progo, ki se je na vzhodni strani borovniške doline približno 1 km naprej od viadukta strmo spustila v dolino, jo prečkala skozi naselje pri tedanji pekariji



23. Ostanke lesenega mostu, ki so ga Nemci zgradili čez Ljubljano na Vrhniku leta 1944, ko so načrtovali povezati vrhniško progo z Južno železnico. (Slikano z desnega brega reke.) V ozadju levo stavba na Opekarski c. 18 (podjetje LEDINA-AR inženiring). Foto: Zdenek Mohar, november 2017.

(Zalarjeva ul. 44)¹⁸ in se z enakim vzponom dvignila na nivo nekdanje borovniške postaje. Delali so z velikimi napori. Vsak dan so progo preletavala zavezniška letala in jo večkrat bombardirala. Za zavarovanje delavcev so v hribu zvrtili zaklonišča. Delo na tej 3,1 km dolgi progi so zaključili nekaj dni pred koncem vojne in je okupator ni mogel več uporabiti. Ves čas gradnje je promet potekal po vrhniški progi z že ome-

njenimi prevozi z avtobusi ali vozovi od tu do Logatca ali Postojne in obratno. Nemci so se umaknili iz Borovnice 5. maja 1945. Ob umiku so podrli Paški most in močno poškodovali progo.

Po osvoboditvi so porušeni Paški most nadomestili z lesenim. Promet po Južni železnici je zelo narastel. Jugoslovanske državne železnice so uporabile nemško obvoznico, ki je omogočila zasilno redno povezavo z Reko in Trstom. Vlaki pa so vozili počasi in z velikimi težavami. Treba jih je bilo razstaviti in po strmini prepeljati s priprkami dodatnih lokomotiv. Zelo neugodna izvedba nemškega provizorija s strmimi vzponi ni bila primerna za odvijanje rednega železniškega prometa. Na gradnjo novega mostu glede na težko gospodarsko situacijo po končani vojni ni bilo mogoče misliti. Zato so že maja 1945 začeli s projektiranjem nove obvozne proge¹⁹. S tem bi odstranili tudi oviro, ki je bila na tej življenjsko važni progi že dolgo problem. Mogočni viadukt namreč že davno ni več varno služil svojemu namenu. Z regulacijo barja, s padcem nivoja talne vode, so se dvignili hrastovi piloti iz osušenih peščenih temeljev in pričeli gniti. Most se je pričel pogrezati. Nosilnost velikanskih stebrov je bila iztrošena. Zaradi slabe hidroizolacije (z ilovico) pa je viadukt propadal tudi od zgoraj. Treba je bilo misliti na novo progo, ki bi obšla viadukt brez večjih vzponov in krivulj. Že sredi tridesetih let je Železniška uprava pooblastila ing. Maksa Klodiča²⁰, da pripravi sanacijski program za reševanje viadukta. Leta 1938 je pripravil dve varianti idejnih projektov za obvozno železnico mimo mostu. Sedaj so uporabili nekoliko dopolnjen Klodičev načrt. Po tem načrtu se nova 11,3 km dolga proga v Preserju odcepi od stare Južne železnice, teče nato po ravnini ob robu barja do Borovnice in jo v dolgem loku obvozi. Pro-



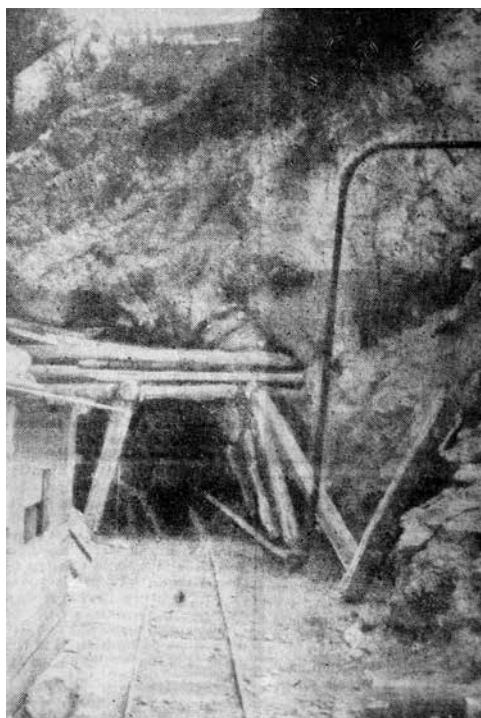
24. Preko ravnine grade v širokem loku nov železniški nasip. V ozadju opuščeni borovniški viadukt. Pod njegovimi širokimi oboki na levi bo zgrajena nova borovniška postaja. Slovenski poročevalec, 9. junij 1946.



25. Nasip vidno raste iz dneva v dan. Slovenski poročevalec, 9. junij 1946.



26. Železniški nasip bodo speljali visoko nad hišami v vasi Breg. Nekateri domovi se mu bodo morali umakniti. Slovenski poročevalec, 9. junij 1946.



27. V živo skalo so izvrtali rov. Kmalu ne bo več skalnega griča, ne hiše na njem. Skozi preseko bodo vozili vlaki. Slovenski poročevalec, 9. junij 1946.



28. Delavske stanovanjske kolonije in delavnice so zrastle vzdolž delovišča. Slovenski poročevalec, 9. junij 1946.

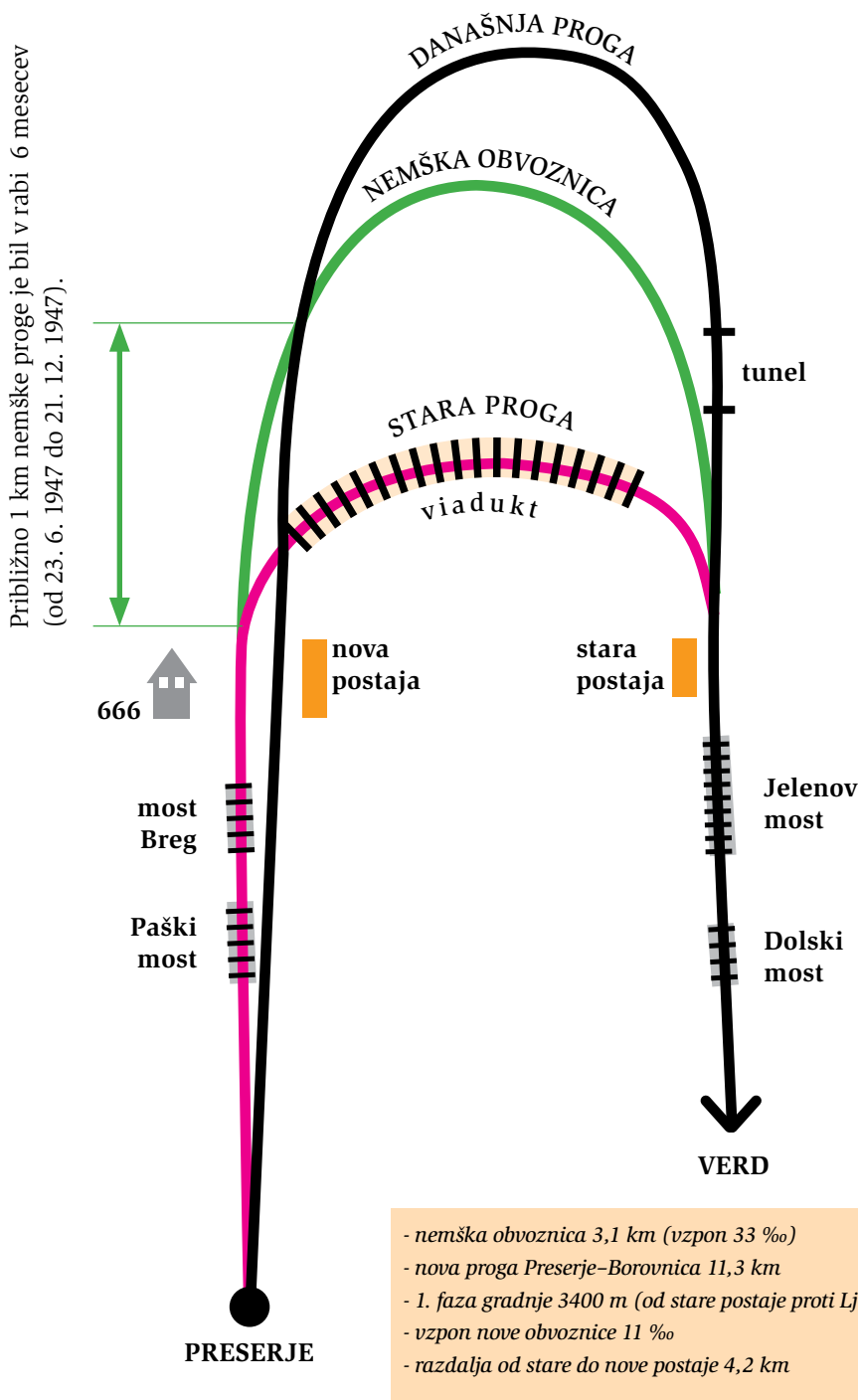
ga se začne vzpenjati od nove železniške postaje proti stari in doseže največji naklon 11 ‰. Na samem vzponu je speljana skozi 80 m dolg predor. Pri stari postaji se priključi na obstoječo progo proti Verdu.

Izgradnja proge Preserje–Borovnica, nujna za vzpostavitev normalne železniške zveze Ljubljana–Trst je bila med prvimi nalogami po osvoboditvi. *Nova doba, izgradnja domovine, socializem je bil čas mladinskih delovnih brigad. Delalo se je skoraj brez ustrezne mehanizacije. Osnovna orodja so bila: lopate, krampi in mišice*²¹. Spodnji ustroj proge z zemeljskimi deli vred so opravile v veliki večini mladinske delovne brigade²², delali so tudi nemški vojni ujetniki, samo progo pa je položilo za to specializirano podjetje. *Gradnja nove proge ni bila lahka reč*, je pisal Slovenski poročevalec junija 1946²³. Treba je bilo prekopati in prevoziti več kot pol milijona kubikov zemlje in kamenja. Dobra stran pri vsem tem je bila, da so ves izkopani in izsekani material sproti uporabili za gradnjo visokega železniškega nasipa.

Proga je bila v večjem delu položena na 5 do 5,5 m visoke nasipe. Najtežje je bilo delo na usekih. Tam so bili zaposleni mineri, ki so v velikem številu prišli iz Like. Delali so v treh izmenah, noč in dan, ob medli svetlobi rudarskih svetilk.

Med Preserjem in Borovnico je bilo v času, ko je bila gradnja na višku, kakor v mravljšču prostranega industrijskega revirja. Istočasno z gradnjo proge so na več mestih zgradili ali razširili cesto in prestavili strugo potoka Borovniščica, kjer jo je prečkal novi železniški nasip.

V vasi Breg je bil sedež tehničnega štaba. Tam je železniški nasip segel visoko nad hiše. Nekaj hiš so morali porušiti. Gradnja proge je bila razdeljena v dve delovni območji. Število delavcev je šlo že v tisoče in



29. Skica tras železniških prog preko borovniške doline: stara proga z viaduktom (1857), nemška obvoznica (1945), današnja proga (1947). Avtor skice Bogomir Troha, 2018.



30. Obnovljena čuvajnica šte. 666, zgrajena leta 1857 (foto: Tatjana Oblak Milčinski, 2018).



31. V bližini čuvajnice so vidni ostanki zaklonišča, ki so si ga leta 1945 v skalo izvrtali graditelji *nemške* proge za zaščito pred napadi angloameriških letal (foto: Tatjana Oblak Milčinski, 2018).



32. Po Jelenovem viaduktu še danes teče železniški promet (foto: Tatjana Oblak Milčinski, 2018).



33. Nekdanja borovniška železniška postaja (Vir: Wikipedija, 2018).



34. Sedanja železniška postaja Borovnica. (Vir: Wikipedija, 2018).

kazalo je, da jih bo potrebno še več, da bo gradnja izvršena v določenem roku. Prve mesece se je delo nekoliko zavleklo zaradi mnogih težav in pomanjkljivosti. Ni bilo orodja, in so si delavci pomagali samoiniciativno. Življenjske prilike za delavce, ki spočetka niso bile zadostne in ustrezajoče, so se sčasoma bistveno izboljšale. Pravcata mala naselja lesenih hišic in barak za delavnice in stanovanja so zrastle ob progi. Ustanovljena je bila centralna kuhinja v Borovnici, ki je razpošiljala hrano na posamezne sektorje.

Prvi del proge Preserje–Borovnica so izročili prometu 29. junija 1947, in sicer 3400 m železniške proge iz doline do stare borovniške postaje. K otvoritvi je iz Ljubljane pripeljal poseben vlak s predstavniki oblasti in gosti. Progo je izročil prometu minister za delo vlade LRS Tomo Brejc, ki se je v nagovoru delavcem zahvalil in dejal, *da je predstavljala del proge eno najbolj težavnih in tehnično zamotanih železniških gradenj na vsem ozemlju Jugoslavije*. Na proslavi so proglasili za udarnike 15 najboljših delavcev, ki so dobili poleg udarniških izkaznic posebna odlikovanja z napisom: *Udarник pri gradnji proge Preserje-Borovnica* in denarne nagrade. Slovesnost so zaključili s kulturno prireditvijo, na kateri je nastopala kulturniška skupina delavcev s proge²⁴.

Z vključitvijo v promet dela nove proge iz doline do stare postaje je potekal promet znatno lažje, vendar so bile na preostalem delu, ki je bil še del nemške obvozne proge z velikim vzponom 33 ‰, potrebne še vedno priprege z dodatnimi lokomotivami. V naslednjih mesecih so dela od Preserja do nove postaje v Borovnici kar se da pospešili. Zgradili so več mostov in propustov (mostičkov), 6 podvozov in 1 nadvoz ter izkopali in nasuli okrog 65000 kubičnih

metrov materiala. V dolini, pod viaduktom zgrajeno novo postajo Borovnica so opremili z najpotrebnejšimi tirnimi napravami, da je za začetek lahko služila kot prometna postojanka. Izločili so iz obrata še zadnjih 7,9 km stare proge od Preserja do Borovnice in decembra 1947 izročili prometu novo progo v celotni dolžini 11,3 km od Preserja do stare postaje v Borovnici. S tem je bil rešen stari problem proge v Borovnici, ki se je ob osvoboditvi spričo uničenega starega viadukta, pojavil v najakutnejši obliki. Za strokovnjake je bila to mnogo težja zapreka, kakor se je zdelo običajnemu opazovalcu. Progo so odprli 21. decembra 1947. Na otvoritev je pripeljal iz Ljubljane poseben vlak z gosti. Gostje so si z delavci ogledali vso dolgo pot, ki je bila potrebna do te delovne zmage. Prometu je bila izročena *nedvomno najtežja proga, kar smo jih gradili v Jugoslaviji po osvoboditvi*. Delavcem so izrekli zahvalo in priznanje²⁵.

Danes sta tudi na tem delu proge dva tira. Drugi tir so položili v začetku šestdesetih let, malo pred elektrifikacijo proge.

Poškodovani borovniški most so porušili. Stoji le še en steber, leta 1992 proglašen za tehniški spomenik. Na sodelovanje mladinskih delovnih brigad pri gradnji proge Borovnica–Preserje pa spominja plošča na pročelju postajnega poslopja v Borovnici in značka *Udarник pri gradnji proge Borovnica–Preserje*²⁶. Na seznamu enot nepremične kulturne dediščine, ki so povezane z Južno železnico, so še Jelenov most, stavbi stare in nove železniške postaje, trasa stare proge od Preserja do Borovnice, ki se konča pri bunkerju²⁷ nad sedanjo postajo Borovnica, kjer je proga zavila na viadukt, in železniška čuvajnica številka 666, zgrajena leta 1857.

160-letnico Južne železnice so 27. julija 2017 praznovali v Borovnici, kjer je v spomin na 27. julij 1857, datum odprtja proge, občinski praznik. Nekdanji mogočni viadukt, simbol občine, so sprejeli v občinski grb. Slavili so s prihodom muzejskega vlaka, razstavami, glasbo in slavnostnimi govori domačih in tujih gostov²⁸.

Treba pa je ob tem jubileju spomniti tudi na drugi jubilej, na 70-letnico izgradnje proge Preserje–Borovnica. Proga, ki je bila dograjena leta 1947, je nadomestila dotrajani ter v vojni močno poškodovani borovniški viadukt in omogočila Južni železnici varno obratovanje. S tem je bila ponovno vzpostavljena normalna železniška povezava med Ljubljano in Trstom. Gradnja železniške proge Preserje–Borovnica je del zgodovine Južne železnice.

Literatura:

Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem, Ljubljana 1968.

Marta Verginella, Prihod vlaka v Trst. Zgodovina za vse, Celje, 1997, št. 2.

Leopold Lénard: Borovniški most: pravljica z borovniškega barja, Vrhniški razgledi št. 11, leto 2010.

Tadej Brate: Borovniški viadukt, Borovnica 2007.

Janez Kos: Prebivalstvo v Verdu, na Mirkah in v Bistri sredi 19. stoletja, Vrhniški razgledi št. 14, leto 2013.

Peter Habič: Vrhnika. Geografska monografija manjšega mesta, Geografski zbornik, letnik 7, 1962.

Slovenski zbornik 1945, Ljubljana 1945.

Marija Oblak Čarni: Partizanske akcije na železnici Zalog – Rakek pod italijansko okupacijo, Prispevki za zgodovino delavskega gibanja, I., Ljubljana, šte. 2 (1960).

Marija Oblak Čarni: Nekaj datumov iz hudih vojnih let 1941–1945 na Vrhniku in okoliških krajih, Vrhniški razgledi šte. 6, leto 2005.

Jože Rode: Vrhnika skozi stoletja, Ljubljana 1997.

Karel Rustja: Nekaj o zgodovini vrhniške lokalne železnice, Naš časopis, Vrhnika, 4. julij 2002.

Karel Rustja: Vrhniška lokalna železnica, Vrhniški razgledi št. 4, leto 2003.

Marko Košir, Mladen Bogić, Karel Rustja: Železniška proga Zidani most – Sežana (Trst) (Koper),

Maribor: Pro Andi, 2016 (zbirka Svetovid).

Janez Žitko: Vrhniške značke, Vrhniški razgledi št. 13, leto 2012.

Pogledi dveh stoletij The views of two centuries, Občina Borovnica, 2017.

Časopisi:

Edinost, Trst, št. 12, sobota, 27. jan. 1894, jutranja izdaja.

Rdeči prapor, Ljubljana, št. 20, 12. april 1907, priloga.

Naš časopis, Vrhnika, marec 1977.

Naš časopis, Vrhnika, 4. julij 2002.

Naš časopis, Vrhnika, št. 451, 28. avgust 2017.

Naš časopis, Vrhnika, št. 452, 25. september 2017. Slovenski poročevalec, Ljubljana, št. 133, 9. junij 1946.

Slovenski poročevalec, Ljubljana, št. 116, 18. maj 1947.

Slovenski poročevalec, Ljubljana, št. 152, 1. julij 1947.

Slovenski poročevalec, Ljubljana, št. 298, 20. december 1947.

Slovenski poročevalec, Ljubljana, št. 300, 23. december 1947.

Informator: Bogomir Troha.

OPOMBE:

- 1 Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968. Slovenska matica. Str. 7 in sl. (Dalje Mohorič, 1968)
- 2 Tadej Brate: Borovniški viadukt. Borovnica 2007, str. 5. (Dalje: Brate, 2007)
- 2a O sprejemu vlaka v Trstu glej: Marta Verginella, Prihod vlaka v Trst. Zgodovina za vse, Celje, 1997, št. 2, str. 60.
- 3 Jožef Kamilo Schmidburg (1779–1846), deželni guverner v Ljubljani, ljubljanski častni meščan. Podpiral je gradnjo in vzdrževanje okrajnih cest. Takrat je bila zgrajena Šmidburgova cesta čez Črni Vrh v Idrijo in na Vipavsko; Janez Kos: Zlata knjiga ljubljanskih častnih meščanov, 2018. Rokopis.
- 4 Mohorič, 1968, str. 28; Jože Jenko: Vrhniška krajevna železnica. Vrhniški razgledi št. 1, leto 1966, str. 88, dalje Jenko 1996.
- 5 Leopold Lénard, Borovniški most: pravljica z borovniškega barja. Vrhniški razgledi, št. 11, leto 2010, str. 186–191. Avtor piše o nerazumljivem dogajanju pri gradnji objektov na ljubljanskem barju, o zalivanju in zasipanju gradbenih jam, o izginjevanju temeljev v glo-

- bino. Ljudstvo je ta pojav pripisalo duhovom, ki jih je bilo treba podkupiti s človeškimi žrtvami. Po pripovedovanju naj bi se pri gradnji mostu osem zidarjev smrtno ponesrečilo. Glej: Brate, str. 31.
- 6 Alojz Stampetta, arhitekt in gradbinski mojster, rojen 1821 v Udinah, se je v Verdu pri Minčenk poročil z Marijo Dormiš, roj. Maček. Rodilo se jima je pet otrok: Emilie, roj. 8. 6. 1853, Jožefa, roj. 5. 3. 1855, Janez, roj. 5. 7. 1856, dvojčici Marija Ana in Alojzija Lucija, roj. 30. 9. 1858, Alojzija Lucija u. 5. 9. 1859. (Glej: Janez Kos, *Prebivalstvo v Verdu, na Mirkah in v Bistri sredi 19. stoletja. Vrhniški razgledi* št. 14, leto 2013, str. 20.) Priimka Stampetta danes v Verdu ni več. Na pokopališču na Lesnem Brdu pa je v grajski grobnici pokopana Emilija Stampetta, por. Gollob.
 - 7 Slovenščina pri Južni železnici. *Edinost*, Trst, XIX., št. 12, 27. januarja 1994, jutranja izdaja. (Na prispevek je opozorila Tara Milčinski.)
 - 8 Damjan Debevec: Lokalni praznik regionalnega pomena. *Naš časopis, Vrhnika*, št. 451, 28. avgusta 2017, str. 27.
 - 9 Peter Habič: Vrhnika. Geografska monografija manjšega mesta. *Geografski zbornik*, 1962, letnik 7, str. 7–68; Jože Rode: Vrhnika skozi stoletja, Ljubljana, 1997, str. 44–45.
 - 10 Jenko 1996, str. 188–186; Karol Rustja, *Vrhniška lokalna železnica. Vrhniški razgledi* št. 4, leto 2003, str. 76.
 - 11 Od Vrhnike do Borovnice. *Potopis*. Spisal Ivan Cankar. Rdeči prapor, leto X, št. 20, 12. aprila 1907. Priloga. Pisatelj je kot kandidat na volitvah za državni zbor v tem času večkrat potoval v Trst.
 - 12 Marko Košir, Mladen Bogić, Karel Rustja: *Železniška proga Zidani most–Sežana (Trst) (Koper)*. Maribor: Pro-Andi, 2016 (Zbirka Svetovid), str. 132 sl. (Dalje: Košir et al., 2016); Brate, 2007, str. 79 sl. Ob otvoritvi proge so vojaški vodje obnove viadukta in mobilizirani delavci dobili spominske značke z upodobljeno železno konstrukcijo na porušenem delu viadukta in napisom: *Regimento ferrovieri ricostruzione viadotto di Borovnica*, 28. 6. 1941; Janez Žitko: *Vrhniške značke. Vrhniški razgledi* št. 13, leto 2012, str. 277–278.
 - 13 Marija Oblak Čarni: Partizanske akcije na železnici Zalog–Rakek pod italijansko okupacijo, v: *Prispevki za zgodovino delavskega gibanja I.*, št. 2, Ljubljana 1960, str. 229–264.
 - 14 Oblak Čarni, 1960, str. 250–251; Ista: *Nekaj datumov iz hudih vojnih let 1941–1945 na Vrhnikih in okoliških krajih, Vrhniški razgledi* št. 6, leto 2005, str. 16.
 - 15 Inž. Karol Rustja: *Nekaj o zgodovini vrhniške lokalne železnice*. *Naš časopis, Vrhnika*, 4. julij 2002, str. 32.
 - 16 Trikrat Štampetov most. *Slovenski zbornik* 1945, Ljubljana 1945, str. 554–568.
 - 17 Košir et al., str. 137; Zdenek Mohar: *Nekaj zanimivosti k zgodovini vrhniške železnice*. *Naš časopis, Vrhnika*, oktober 2002, str. 21; Muzejsko društvo Vrhnika: *Poskus okupatorske železniške povezave med Vrhniko in Verdom v drugi svetovni vojni*. *Naš časopis, Vrhnika*, 30. oktober 2017, str. 22.
 - 18 Pri gradnji proge so hiši ob trasi odbili vogal. (Podatek: Bogo Troha, 2018). Poškodba je še danes vidna. Glej: *Pogled dveh stoletij*. Borovnica 2017, str. 27, hiša v ospredju fotografije.
 - 19 Brate, str. 106 ter 111 in sledeče.



35. Zadnji steber Borovniškega viadukta, leta 1992 proglašen za tehniški spomenik. (foto: Tatjana Oblak Milčinski, 2018).

- 20 Maks Klodič (Trst 1875–1953, Ljubljana), gradbenik. Bil je med glavnimi zagovorniki železniške povezave Slovenije z morjem. Leta 1934 je sodeloval pri gradnji podaljška vrhniške železniške proge od glavne postaje do Vrhniške trga. Ulica ob tej postaji se je pred drugo svetovno vojno po njem imenovala Klotičeva.
- 21 Brate, 2007 str. 111.
- 22 Proga med Preserjem in Borovnico, kjer je sodelovalo 630 mladincev, je med večjimi mladinskimi delovnimi akcijami v Sloveniji. Razmeroma kratka proga je izstopala po težavnosti dela. V tem času so potekale v Jugoslaviji velike mladinske delovne akcije, kot sta gradnja železniške proge Brčko Banovići, 1946, kjer je 62 000 brigadirjev v sedmih mesecih zgradilo 92 km proge in Šamac Sarajevo, 1947, tu je 217 000 mladih zgradilo 242 km proge. Enciklopedija Slovenije, 1993, zv. 7, str. 170.
- 23 Pospešimo čim bolj dograditev proge Preserje–Borovnica. Delo na novi progi življenjsko važne železniške zveze Ljubljana–Trst. Slovenski poročevalec št. 133, 9. junij 1946, str. 3.
- 24 Del proge Preserje–Borovnica izročen prometu. Slovenski poročevalec, št. 152, 1. julij 1947, str.3.
- 25 V nedeljo bo stekla nova borovniška proga. Slovenski poročevalec, št. 298, 20. december 1947, str. 3; Drugi del proge Preserje–Borovnica svečano izročen prometu. Slovenski poročevalec, št. 300, 23. december 1947, str. 1.
- 26 Janez Žitko: Vrhniške značke, glej op. 11.
- 27 Italijanski bunker. Podatek Bogomir Troha 2018.
- 28 Žiga Gruden: Južna železnica, 160 let. Naš časopis, Vrhnika, št. 452, 25. september 2017, str. 44.



36. Vlak pelje mimo stare železniške postaje Borovnica. Ekскурzija Muzejskega društva Vrhnika po železniških trasah v Borovnici, 1. 6. 2018. (Od leve: Sonja Malovrh, Nataša Tomšič, Jože Malovrh, Anka Pevnik, Marija Oblak Čarni, Bogomir Troha, Janez Tomšič, ing. Pevnik, Katarina Oblak Brown, Katja Oblak, foto: Tatjana Oblak Milčinski, 2018).