



TIRI IN ČAS

Janez Cvirn / Andrej Studen

"Ko vihar dirjajo hlaponi"

K socialni in kulturni zgodovini železnice
v 19. stoletju



Ljubljana, maj 2001

Št. 12



TIRI IN ČAS

Janez Cvirn / Andrej Studen

"Ko vihar dirjajo hlaponi"

K socialni in kulturni zgodovini železnice
v 19. stoletju

Fotografija na naslovnici:

*Lokomotiva Dunaj, ki so jo kasneje preimenovali v lokomotivo Bratislava
(Historisches Museum der Stadt Wien).*

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

656.2(497.4)"18"

CVIRN, Janez

"Ko vihar dirjajo hlaponi" : k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju / Janez Cvirn, Andrej Studen ;[prevod povzetka Mladen Bogič ; fotografski posnetki Antonio Živkovič]. - Ljubljana : Slovenske železnice, Železniški muzej, 2001. - (Zbirka Tiri in čas, ISSN 0353-4804 ; št. 12)

ISBN 86-81445-12-X

1. Studen, Andrej

112420864

Predgovor

*"Prihod železnic lahko primerjamo z atomsko energijo po drugi svetovni vojni: bila je simbol nove dobe hitrosti, ekonomske rasti in razširjanja obzorja."*¹

Eric Hobsbawm

Pravzaprav smo se navadili, da imamo hitrost in obseg prometa za merilo družbenega napredka. Pospešek na vseh ravneh življenja je temeljni fenomen moderne. Mit o hitrosti so gojili že v 19. stoletju. Že v predmarčni dobi, ko so po Evropi zapuhali prvi vlaki, "so slavili svoje stoletje kot stoletje gibanja, tako kot naj bi bilo predhodno 18. stoletje stoletje užitka in lagodne zatopljenosti."²

Devetnajsto stoletje, ki ga lahko upravičeno poimenujemo tudi stoletje železnice, lahko slavimo kot čas sopihajočih parnih lokomotiv in vlakovnih kompozicij, kot novo obdobje, ki je spremenilo čas in prostor in v naše kraje zaneslo novo življenje. Ko sta se prvotno navdušenje in strah poglela, je železnica postala vodilni simbol napredka in modernizacije 19. stoletja. S prihodom železnice se je poglobil vtis o potovalni hitrosti, železnica je postajala prevladujoče sredstvo za potovanja in prevoz blaga po kopnem. Pri naših prednikih je kmalu izgubila svoj prvotno tuj in nenavaden, naravnost monstrozen značaj. Nikoli pa ni izgubila svojega čara. Prostor se je manjšal, razdalje so se krčile, odpirali so se novi svetovi.³

Železnico lahko imamo za najpomembnejšo inovacijo 19. stoletja. Kot epohalna novotarija ni samo pognala in pospešila industrijske revolucije, temveč je trajno spremenila tudi vsakdanje doživljanje prostora in časa. Od pojava železnice naprej prostor in čas namreč nista več tisto, kar sta bila nekoč. V civilizacijskem procesu mehanizacije vsakdanjega življenja je železnica igrala

¹ *Industrial Revolution*, Thomas Nelson and Sons ed., Surrey / Edinburgh, 1993, (dalje: *Industrial Revolution...*), str. 153.

² Roman Sandgruber, *Ri, Ra, Rutsch.... - V: Beiträge zur historischen Sozialkunde*, Dunaj, 17. Jg., Nr. 2, str. 35.

³ Andrej Studen, *Ustavite, ustavite železnega slona. - Zgodovina za vse, leto 4, št. 1, 1997, str. 18.*

zgledno, na vsa področja življenja široko segajočo vlogo. Imela je pomemben socialni učinek na vsakdanjik človeka industrijske družbe.

Nič čudnega torej ni, da je, denimo, Sydney Smith, eden najvidnejših angleških pridigarjev svoje dobe in borcev za parlamentarno reformo (1771-1845), že v najzgodnejših časih tega revolucionarnega odkritja zapisal: "Potovanje z železnico je razveseljivo izboljšanje človekovega življenja. Človek je postal ptica; leti lahko dlje in hitreje kot beli morski vran... Škot, ki se ob rani uri praska v jutranjih meglicah severa, bo jedel ovseno kašo na Piccadillyju še pred sončnim zahodom... Vse je blizu, vse se nemudoma zgodi - čas, razdalja in zamuda so odpravljeni."⁴

Brez železnice si tudi ne moremo predstavljati podobe industrijske pokrajine. Z njo so se postavile kretnice industrijske kulture in vsakdanjega življenja. "Železnica kot revolucionarno odkritje je spremenila zavest ljudi; ta se je prebudila iz bidermajerske zazrtosti vase; 'vertikalna' zamišljenost je prešla v 'horizontalno' ekspanzijo mišljenja; železniško omrežje se je izkazalo kot uresničitev velikega sna o mrežni prepletenosti in povezanosti; šele železničarstvo je razgibalo in poživilo industrializacijo."⁵

Po besedah znanega sociologa in narodnega gospodarstvenika Maxa Webra (1864-1920) je bila železnica "najrevolucionarnejše sredstvo, ki je zaznamovalo zgodovino ne samo v smislu prometa, temveč celotnega gospodarstva. Utirala je pot industrializaciji, bila je 'motor' obsežne družbene spremembe (nasprotna sila fevdalnega, predindustrijskega družbenega, oblastnega in gospodarskega sistema)."⁶ In ta Webrova ocena vsekakor velja tudi za Avstrijo in slovenske dežele.

4 *Industrial Revolution...*, str. 169.

5 Hermann Glaser: *Industriekultur und Alltagsleben. Vom Biedermeier zur Postmoderne. - Frankfurt am Main, 1994, (dalje: Glaser, Industriekultur und Alltagsleben...), str. 8.*

6 *Ibidem*, str. 18-19.

Med navdušenjem, skepso in strahom

"Obstaja naprava, Vaše Veličanstvo, ki bo do zidov rezidence pripeljala tudi najbolj oddaljene narode monarhije," je leta 1835, tik pred cesarjevo smrtjo, poskušal za gradnjo železnic v Avstriji navdušiti Franca I. Franz Xaver Riepl (1790-1857).⁷ In katera naprava naj bi to bila, ga je vprašal ostareli monarh, ki se je z nezaupanjem postavljal po robu vsakemu inovatorju. Riepl, resnični "naprednjak, za katerega je od naravne pokrajine neodvisna železniška proga predstavljala osvoboditev od naravnih omejitev", mu je na to odvrnil: "Železnice, železnice, Vaše Veličanstvo."⁸

Toda Riepl, ki si je - kot njegov podpornik nadvojvoda Janez - želel z železnico povezati Dunaj s Trstom - pri cesarju Francu I. ni veliko opravil. Uspešnejši je bil judovski bankir Salomon Rothschild, ki je v gradnji železnic hitro "spoznal nadvse donosno pobudo za naložbo kapitala".⁹ Čeprav se je Francev naslednik na prestolu Ferdinand I. ob Rothschildovi prošnji za gradnjo železnice od Dunaja do Galicije prijemal za glavo in dejal: "Kako trapast je Rothschild. Ko pa med Dunajem in Brnom komajda še kdo uporablja poštno kočijo. V železnici ne vidim nobene prihodnosti!",¹⁰ je podjetnemu bankirju še v istem letu (1835) uspelo prepričati novega cesarja Ferdinanda I., da mu je podelil koncesijo za gradnjo severne železnice. Daljnovidni Rothschild je z gradnjo začel leta 1836 in že 17. novembra 1837 "so uspešno odprli prvi del proge od Floridsdorfa do Wagrama. To je bil rojstni dan železnic s parno lokomotivo v Avstriji."¹¹

Navdušenje nad železnico, kakršnega sta izkazala Riepl in Rothschild, na drugi strani pa strah in skepsa, ki ju lahko zasledimo pri obeh avstrijskih

7 Gerhard M. Dienes: *Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*. - V: *Die Südbahn*, Hrsg. von Gerhard M. Dienes, Gradec / Dunaj, 1987, (dalje: *Die Südbahn...*), str. 23.

8 *Ibidem*.

9 *Ibidem*.

10 Georg Markus: *Der Fall Redl*. - Frankfurt/M-Berlin, Ullstein Sachbuch, 1986, str. 44.

11 Gerhard M. Dienes: *Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*. - V: *Die Südbahn...*, str. 24.

monarhij predmarčnega obdobja, sta bila že od prvih novic o železnici v zahodni Evropi tudi v Avstriji in v slovenskih deželah nekaj povsem običajnega.¹² Kako tudi ne, saj je znano, da "vsaka novotarija sproži pri človeku različne reakcije, ki na splošno razcepijo ljudi na dva velika tabora, ki sta največkrat deklarirana kot konzervativni in progresivni, ali povedano drugače: ljudi razcepijo na zagovornike in nasprotnike."¹³

Konec 19. stoletja so pisci obsežne zgodovine železnic v avstroogrski monarhiji upravičeno poudarili, da "je vpeljava železnic v skoraj vseh deželah našla resne, trdovratne, zagrizene in strastne nasprotnike, ki so pobudnikom za njihovo izgradnjo povzročali hude težave."¹⁴

Že kratek vpogled v časopisje predmarčne dobe nas prepriča, da je bilo ob tistih, ki so v železnici upravičeno videli "revolucionarno" iznajdbo, tudi veliko takih, ki nad njo niso bili prav nič navdušeni. Na eni strani srečamo stališča ljudi, ki so "verjeli v napredek, ki je bil zanje temelj predstave, da se človeštvo materialno vedno bolj razvija in da gresta pri tem z roko v roki tako duhovni kot duševni razvoj." Na drugi strani pa trdovratno vztrajanje v predindustrijski družbi, meščansko življenje, ki v svoji 'bidermajerski naivnosti' sanja 'sen popolnega miru in spokojnosti'. In ne nazadnje srečamo ljudi, ki ne vidijo samo 'racionalnost stroja', temveč tudi senčno plat novega 'industrijskega sveta'.¹⁵

Že od druge polovice dvajsetih let 19. stoletja je tudi časopisje na Slovenskem redno prinašalo sestavke o novotariji, ki je med vsemi tehnološkimi novostmi tudi pri nas vzbudila največ zanimanja. Prvi članki o "lokomotivni železnici" so naglašali zlasti njeno moč in hitrost, opisovali poskuse z lokomotivami in projektiranje prog v Angliji¹⁶ in drugod po Evropi, ter opozarjali na posledice daljnosežnih sprememb v prometu in njihovem vplivu na gospodarski razvoj ter vsakdanje življenje. Tako je ljubljanski Illyrisches Blatt v članku o

12 Nadvojvoda Janez je podjetnega Riepla podpiral zlasti pri modernizaciji železarstva. V nasprotju s svojim cesarskim bratom Francem I. je bil tudi eden tistih, ki so si z naprednimi reformami prizadevali preoblikovati stari svet agrarno-fevdalnih razmer v moderni svet meščansko-industrijske dobe. V letih 1815/16 je obiskal Anglijo, kjer je spoznal, kakšno vlogo bodo igrale železnice kot bodoči kanali in žile gospodarstva.

13 Gerhard M. Dienes, *Mensch und Eisenbahn*. - V: *Die Südbahn...*, str. 282.

14 *Geschichte der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie*, Band 1, 1. Teil, Dunaj/Teschen/Leipzig, 1897, str. 4.

15 Gerhard M. Dienes: *Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*. - V: *Die Südbahn...*, str. 24.

16 Prim.: *Illyrisches Blatt*, 20. 7. 1827, *Ueber Dampfwagen*: "Zdi se, da se bodo dolgotrajni preizkusi, da bi konjsko silo nadomestili z mehansko parno vleko, končno le uresničili. Nova parna vleka, ki se je nedavno pojavila v Londonu, vozi zelo hitro skozi različne predele Londona..."



Francoska karikatura iz 19. stoletja takole slika neušechnosti in slabe razmere na potovanjih s kočijo pred prihodom železnice.

novih parnih projektih v Nemčiji že leta 1830 navdušeno zapisal: "Če bomo na Nemškem speljali železnice, zgradili še več parnikov ter odpravili mitnine in carine, kot se je že obljubljalo, tako bo zaradi tega med drugim npr. nastala prednost, da bomo v Münchnu lahko kupovali sveže ostrige, v Hamburгу dunajsko, na Dunaju pa hamburško pecivo po nizkih cenah. Toda to še ni vse; široko po Evropi se razprostirajo možnosti podjetnikov, ki bodo uvajali parni pogon... V Timesu lahko celo preberemo, da je možno, da bo kmalu kakšen

uživač in nasladnež lahko dal pripraviti svoje kosilo v Parizu, pojedel pa ga bo lahko v Londonu, posebno če bo imel, tako kot zavaljeni lord Ellenborough, svojo jed rajši malo bolj hladno kot vročo.¹⁷ Nekaj mesecev kasneje je isti list ugotavljal, da je parna sila prinesla "stokrat večji preobrat kot iznajdba smodnika".¹⁸ Na začetku naslednjega leta pa je bralce podrobno obvestil, kako v Angliji po vsestranko uspehih poskusih "odslej uporabljajo vlake, tako za prevoz blaga, kot tudi za potniški promet".¹⁹

Leta 1834 je neznani pisec v *Illyrisches Blatt*, potem ko je primerjal hitrost lokomotive z letom ptice, že nadvse optimistično zapisal: "Železnice vedno bolj sprejemajo. Zanje se zanimajo tako vlade kot privatne družbe. Kmalu bodo izpodrinile kanale in začrtale novo smer v trgovini. Če bodo odslej po železnicah vozile samo še parne lokomotive, bo hitrost komunikacije postala neverjetna, prednosti, ki iz tega izhajajo, pa nepreračunljive. Očitno je, da je lokomotiva določena, da da evropski industriji nov zagon."²⁰ In dodal, da bi morale zlasti dežele, v katerih je razvita železarska industrija, z vsemi sredstvi podpreti njihovo gradnjo.²¹

Ko je leta 1836 javnost na Slovenskem izvedela, da bo država gradila progo Dunaj - Trst, so načrtovani projekt tudi v slovenskih deželah enoglasno (vsaj deklarativno) podprli. Nad njim so bili navdušeni kranjski deželni stanovi, predsednik Kmetijske družbe grof Lichtenberg pa je celo dejal, "da nastopa nova doba, ko bo treba s cest preiti na železnice, ki jih gonijo stroji z bajno hitrostjo".²² Podobno so razmišljali tudi na Štajerskem in zlasti v Trstu, kjer so si od železnice upravičeno obetali velike gospodarske koristi. Aprila 1838 so podprli gradnjo železnice tudi ljubljanski meščani, ki so skupaj s trgovskimi predstavniki in deželnimi stanovi sklenili priporočiti projektantom, naj železnica teče skozi Ljubljano ali vsaj v njeni bližini; v ta namen so se celo zavezali, da bodo za gradnjo železnice prispevali kar milijon goldinarjev.²³ Podobno zani-

17 *Illyrisches Blatt*, 13. 2. 1830, *Dampffprojecte*.

18 *Illyrisches Blatt*, 11. 9. 1830, *Ueber die Wirkungen des Maschinenwesens und der Dämpfe in England*.

19 *Illyrisches Blatt*, 15. 1. 1831, *Die neuen Dampfkutschen in England*.

20 *Illyrisches Blatt*, 15. 2. 1834, *Ueber Eisenbahnen*.

21 *Ibidem*.

22 Peter Vodopivec: *Socialni in gospodarski nazori v slovenskih in sosednjih pokrajinah v predmarčni dobi, doktorska disertacija, tipkopis*. - Ljubljana, 1978, (dalje: Vodopivec, *Socialni in gospodarski nazori...*), str. 232. Glej tudi razpravo: Peter Vodopivec, *Die slowenischen Pläne für den Eisenbahnbau im slowenischen Raum (1836-1901)*. - V: *Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehung der österreichischen mit den südslawischen Ländern*, Hg. von Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek und Birgitta Zaar. - Dunaj, 1993, str. 71-86.

23 *Ibidem*.

manje za gradnjo železnice med Jadranom in prestolnico so kazali tudi odbor graškega Notranjeavstrijskega obrtnega in industrijskega društva ter odbora štajerske in kranjske Kmetijske družbe.

V naslednjih letih pa je bila železnica povsem v ospredju zanimanja tedanjega časopisja. Zlasti graški Notranjeavstrijski industrijski in obrtni list je bil prepričan, da je vprašanje železnic "sploh življenjsko vprašanje javnega blagostanja", zato je odločno zavračal vse pomisleke proti njihovi gradnji.²⁴ Toda hkrati je graški list upravičeno opozarjal na širše, tudi kulturne in socialne razsežnosti vpeljave železniškega prometa. Prepričan je bil, da bo železnica prinesla hitrejšo izmenjavo izkušenj in idej, predvsem pa opazno razširjenje splošne izobrazbe.²⁵

Z enakimi argumenti so že od prvega letnika (1843) prinašale sestavke o pomenu železnice tudi Bleiweisove Kmetijske in rokodelske novice, ki so imele v svojih prvih člankih o železnici velikanske težave s terminologijo.²⁶ Bleiweisov list je rad poudarjal pomen boljših prometnih povezav med deželami ("Večji ko je kupčijska zveza z drugimi deželami, bolje je za deželo"),²⁷ pri čemer je še posebno pozornost namenil tolažbi prestrašenih kmetov, ki so se bali, da bodo po izgradnji železnice izgubili zaslužke: "Ta zveza s drugimi kraji se bo pa gotovo po železni cesti nar bolj in nar hitreje osnovala. Kaj smo mi kmetovavci drugega kakor kupci? Dražji in hitrejši ko svoje pridelke prodamo, več nam bodo zemljišča ali grunti vrgli, naj bo pri živini, vini, žiti, lesu ali pa clo per tolstih kopunih."²⁸

In ta tolažba je bila potrebna, saj so tudi najvišji predstavniki oblasti in strokovnih korporacij ob približevanju železne ceste včasih zapadli v skepsa. Tako je predsednik kranjske Kmetijske družbe grof Lichtenberg že leta 1841 v govoru, ki ga je na občnem zboru družbe 5. maja 1841 prebral ljubljanski župan Hradecki, zapisal, "da ne upa z gotovostjo trdit", ali bo vpliv, ki ga bo prav gotovo "posebno v tej deželi" imela železnica na kmetijstvo, "za posestnike blagodejen ali škodljiv".²⁹ Med nižjimi sloji pa se je sploh okrepil strah, da bodo z železnico "bogati postali še bogatejši", medtem ko naj bi propadlo sto in sto družin gostilničarjev, kmečkih prevoznikov, kovačev in tovarnikov.³⁰ Novice, ki

²⁴ *Ibidem*, str. 233.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Prim.: Novice*, 27. 9. 1843: "Voz, v katerim sta ogenj in voda čudno napravljena, de ga ognjena vročina in vodna soparica podite, naj bo hlaпон imenovan." Vozove za prevažanje ljudi in blaga, ki so pripeti na hlaпон, pa Novice imenujejo "vozovlak".

²⁷ *Vodopivec, Socialni in gospodarski nazori...*, str. 233-234.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*, str. 238-239.

³⁰ *Ibidem*, str. 240.

so se sicer dobro zavedale, "de bo železna cesta koščik kruha temu ali onemu vzela", so zato svoje bralce prepričevale, da bo železnica na splošno prinesla veliko več koristi kot škode: "Železna cesta je cesarska naprava; cesar gotovo vseskozi skerbijo za prid svojih podložnih in s težkim sercam dostikrat kaj ukažejo, kar temu ali unimu prihodke zmanjša. Pa cesar - dobrotljivi oče - mora jo skrbeti za občinski prid, ne le dobiček posameznih ljudi; zatorej so ukazali železnico napraviti, ktera bo marsikaterega hudo zadela, veči število ljudi pa bo osrečila in njih prihodke povečala."³¹

Toda strahu se ni dalo razbliniti zgolj z argumenti, zato so Novice zadevo poskušale obrniti tudi na smešno plat. Tako so objavile naslednjo smešnico: "Nek dunajski najemni kočijaš je drusiga vprašal: Zakaj pa tvoj konj tako klavrno glavo nosi? Jaz ne vem - kaj je merhi? Kar imamo železno cesto, mi je zmeraj ves zamišljen."³²

³¹ *Ibidem*, str. 240-241.

³² *Ibidem*.

"Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj"

Od oktobra 1844, ko so odprli za javni promet progo Mürzzuschlag - Gradec,³³ so dela na odseku proge Gradec - Celje (vodil jih je gradbeni mojster Anton Talachini) bliskovito napredovala. "75 sežnjev dolgi most čez Kainach pri Wildonu, nasipi in useki na Wildonerbergu, drzna razstreljevanja skalovja pri Retzneiu, most čez Solbo, ki ga je c. kr. svetnik Ghega kot prvega te vrste na celini dokončal 1845 po Howesovem sistemu, leseni viadukt pri Špilju, 13 lokov



Pesniški viadukt je predstavljal enega najzahtevnejših gradbenih podvigov na progi južne železnice med Gradcem in Mariborom (F. Jungbluth, akvarel).

dolgi zidani viadukt pred Šentiljem, 100 sežnjev dolgi, 18. avgusta 1845 dograjeni predor prav tam", so bili - poleg železniških postaj v Wildonu, Lipnici, Ernovžu, Špilju in Pesnici - najpomembnejši objekti proge med štajerskim glavnim mestom in Mariborom.³⁴ Nič manjši podvigi pa niso bili trije predori

³³ Prim.: Stiria, 22. 10. 1844; prim. tudi: Vodopivec, Socialni in gospodarski nazori..., str. 235-236.

³⁴ Rudolf Gustav Puff: Maribor. Njegova okolica, prebivalci, zgodovina. - Maribor, 1999, (dalje: Puff, Maribor...), str. 289.



Železniška postaja v Mariboru (Reim, jedkanica, 1847).

med Mariborom in Celjem (Črešnjevec, Križni vrh in Lipoglav), viadukt iz 19 kamnitih lokov pri Zbelovem ter zidovje in regulirana Voglajna pred Teharjami.³⁵

V Celju so začeli s potrebnimi zemeljskimi deli 21. januarja 1845, ko so se v Zavodni lotili uravnave nove struge Voglajne, hkrati pa so začeli graditi celjski kolodvor. (Zidala sta ga tesarski mojster iz Maribora Zinger in zidarski mojster iz Brucka na Muri Liebmann). V Celju in okolici je bilo v tistih dneh vse polno delavcev iz Furlanije, Primorja in čeških dežel, pri gradnji pa so pomagali tudi številni domačini - in nekateri so si v letih gradnje prislužili precejšnje premoženje.³⁶

Že 27. aprila 1846 je stavbno vodstvo južne železnice z vrhovnim inženirjem dr. Carlom plemenitim Ghago na čelu opravilo poskusno vožnjo z vlakom od Maribora do Celja. Prvo vožnjo z "železnim konjem" (lokomotivo Ocean št. 331 so izdelali v tovarni Norris),³⁷ ki je trajala samo 2 uri in 45 minut, so Bleiweisove Novice navdušeno pozdravile ("Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj; v Gradec nas bodo perhodnji mesec vozili",³⁸ nekaj dni zatem pa so novozgrajeni celjski kolodvor primerjale s knežjo palačo.

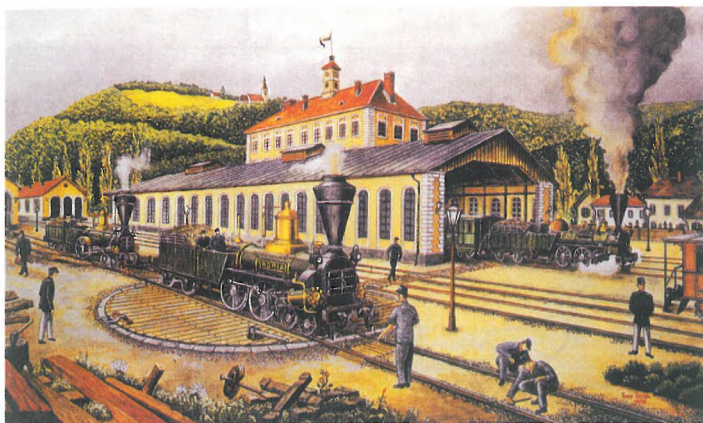
"Druge poskusne vožnje so se hitro vrstile druga za drugo; tako je bila npr. zlasti pomembna tista 11. maja z lokomotivo Strassengel, ki se je je udeležil nj. ekscl. predsednik dvorne komore baron Kübeck, v spremstvu gospoda

³⁵ *Ibidem*, str. 238-239.

³⁶ Ignac Orožen: *Celska Kronika Celje, 1854 (dalje: Orožen, Celska kronika...)*, str. 199-200.

³⁷ Puff, *Maribor...*, str. 289.

³⁸ Novice, 13. 5. 1846.



Železniška postaja v Celju leta 1846 (S. Tezak, akvarel).

deželnega glavarja grofa Wickenburga.³⁹ Na binkoštno nedeljo, 2. junija 1846, pa so progo od Gradca do Celja odprli tudi za javni promet. "O poldne sta s banderami ino s vencami okinčana hlapona 'Aussee' ino 'Strassengel' pripeljala vozovlak, iz kojega se je veselo glasila turska musika štajerskega regimenta 'Piret', ino v katerem se je pripeljalo bilo mnogo gospode iz Dunaja, Gradca ino Maribora. Vsa ta gospoda je povablana bila h kosilu, ki je pripravljeno bilo na tukajšnji svetovavnci. Po končanem kosilu, pri katerem so njih veličanstvi cesarju ino vsej cesarski rodbini vesele zdravice napivali, se je gospoda zopet po železnici nazaj proti Gradcu odpeljala."⁴⁰

Slovesnost ob prihodu železnice v Celje je bila nadvse veličastna. Navdušeni domorodci pa so se očitno zelo dobro zavedali, da pomeni prihod železne ceste velik napredek in prelomni dogodek. Tako je v Novicah neki Kralovski v svoji pesnitvi o "Pervi vožnji na železnici skoz slovensko zemljo" (zložil jo je na hlaponu Drava "po svobodni železnohlaponski rimi") primerjal prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje celo z vpadom Hunov, Gotov in Markomanov, hkrati pa optimistično napovedal, da bo železnica, ta uspeh skupnih naporov različnih avstrijskih narodov, vsem prinesla gospodarski napredek ter sožitje in mir.⁴¹

³⁹ Puff, *Maribor...*, str. 290.

⁴⁰ Orožen, *Celska kronika...*, str. 200.

⁴¹ Novice, 17. 6. 1846.



S prihodom železnice se je začel vsestranski razvoj mesta ob Savinji (J. Sandmann, litografija).

*/.../ Čuj drag' Slovenec vriš in piš,
 Čuj hrum in šum, čuj silno ropotanje!
 Pa ne prestraši se, - več zemlje tvoje,
 Ki s kervjo je napojena predrago
 Tvojih dedov, namakala ne bo
 Človečja kri! To upamo v Boga,
 In to železo je za poročanstvo,
 Katero 'z krila zemlje je uzeto,
 Pa se na njedre njene lepo leže,
 Ko k materi pobožno, milo dete;
 In ne hlepi, kakor stvar hudobna
 V podobi meča po človečji kervi. -
 Ta vrisk in piš, in glasni šum in hrum,
 Ki se od morja do morja razlega,
 Bo tvojih gôr glasil prid, moč in slavo,
 In polja tvojiga bogastva,
 Na katerim v prihod bo kmetijstva lovor
 Rumeno cvel, ne pa zeleni,
 Sicer slavni, pa nesrečni Marta venec...*

In tudi ko se je le štirinajst dni po odprtju železnice (15. junija 1846) na celjski železniški postaji na vlak vkrcal nekdanji celjski opat in novoizvoljeni lavantinski škof Anton Martin Slomšek (na posvetitev v Salzburg se je del poti peljal z vlakom), Celjani za veliko izgubo niso krivili železnice. Nasprotno. Velika večina prebivalcev mesta "ino drugih ljudi je svojega novoizvolenega škofa spremlalo do kolodvora".⁴²

⁴² Orožen, *Celska kronika...*, str. 201.

Proti Ljubljani

Še preden so slovesno predali javnemu prometu progo do Celja, so nadaljevali z gradbenimi deli od Celja proti Ljubljani. Od Celja do Zidanega Mosta je progo gradil Johann Picco, zidarski mojster iz Beljaka, od Zidanega Mosta proti Ljubljani pa so nadzor nad gradnjo zaupali višjemu inženirju Ferdinandu Hoffmanu. Dela na odseku Celje - Zidani Most so napredovala po načrtih, na trasi med Zidanim Mostom in Ljubljano pa so dela, zaradi težavnega terena, le počasi napredovala in zamujala. Ali, kot je v spominih zapisal Sebastjan Roš: "Inženirji in mojstri niso bili še tako izvežbani v takih poslih in da tudi niso imeli tako modernih sredstev, kakor jih imamo dandanes za taka dela na razpolago. Niso tedaj še poznali cementa, ne dinamita, ne raznih priprav in strojev, s katerimi danes delamo pri globokih fundacijah. Izvršili pa so vendar pri vsem tem pomanjkanju mojstrsko delo, katerim služi v čast. Med mnogimi velikimi mostovi je remek delo posebne vrste na ovinku na Zidanem mostu preko Savinje, v resnici umetniško izveden in pravi biser cele Južne železnice. Le škoda, da niso imeli boljšega kamna kakor je apnenec na razpolago. Inženir Haider je zaslužil pri gradbi tega mostu nevenljiv venec slave."⁴³

Vsem težavam navkljub pa se je železna cesta nezadržno bližala kranjski prestolnici. V zasavske kraje, ki so bili do tega časa "brez vsake kolovozne zveze z ostalim svetom", so spomladi 1847. "privrele cele trume tujih delavcev". Kot se spominja Sebastjan Roš, je bilo največ Italijanov in Hrvatov, pa tudi precej Čehov in Nemcev. "Po vseh vaseh, samotnih hišah in razpuščenih poslopjih je bilo naseljenih polno tujih ljudi. Pod našim kozolcem je prenočevalo 200 do 300 Hrvatov. Povsod je vrelo kot v čebelnjaku. Slišala se je govorica in pesmi v vseh mogočih jezikih. Postavljali so na važnejših mestih barake za pisarne, za merilce in za prenočišča. Pod vsakim grmom je bila že oštarija."⁴⁴ In ta pisana družčina je delala od jutra do večera. "Razume se, da tudi domači ljudje niso držali križem rok, poprijeli so se kmalu dela in zaslužka, bodisi kot navadni dninari, ali pa so vozili s konji kamen. Vsi kmetje s Prapretnega, Pleskega, Retij, Loga, Brnice, Hrastnika in z drugih vasi so si najeli konje ter šli na 'ajzenpan'. Vse kar je kmet

⁴³ Sebastjan Roš: *Spomini iz mladosti (rokopis v arhivu Kronike, časopisa za slovensko krajevno zgodovino)*, (dalje: Roš, *Spomini iz mladosti...*), str. 22.

⁴⁴ *Ibidem*, str. 21.



*Impozantni železniški most preko Savinje v Zidanem Mostu
(J. Sandmann, litografija).*

predelal in zredil, od vola pa do jajca je lahko vsak trenotek dobro prodal železničarjem. Vsi rokodelci, zlasti pa kovači, kolarji, sedlarji, mesarji, krojači in čevljarji bili so z delom in naročili vse preobloženi. Vsako 'quindicino', vsako drugo nedeljo izplačevali so prevzematelji delavce in voznike. Tedaj pa je nastal po vsej dolini pravi 'direndaj'. Vse je pilo, pelo in vriskalo:

*Od jutra do noči,
od mraka do dne...*⁴⁵

Čeprav so se v času gradnje mnogi bali, da bo železnica odvzela zaslužek brodarjem in čolnarjem na Savi, pa tudi kmetom, ki so s svojimi voli vlekli ladje in čolne od postaje do postaje ("Čolnarstvo se bo na Savi posušilo, na stotine ladjarjev bo ob kruh, saj bo odslej ves tovor vlačila iz kraja v kraj ta hudimanova železna kača - Bog je nas reši! - in kmetje bodo obubožali, kar ne bodo več z volmi vlačili ladij od postaje do postaje"),⁴⁶ je novo transportno sredstvo v Zasavje prineslo nesporen napredek. Sebastjan Roš je v spominih upravičeno zapisal: "V naših krajih je bilo za železniška dela v teh treh letih potrošeno ogromno denarja. Gotovo je ostala polovica tega denarja v rokah domačega ljudstva. Moramo si toraj predstaviti, kako veliko podporo je dobilo blagostanje za trboveljske prebivalce! Tudi moji stariši, posebno pa moja mila mati, niso bili nemarni, skoristili so vsako ponudeno priliko kolikor so mogli. Odrpli so že

⁴⁵ *Ibidem*, str. 21-22.

⁴⁶ Jože Župančič: *Železna cesta* (Odlomek iz časov, ko so gradili zasavsko železnico). - V: *Vodnikova pratika*, 1940, (dalje: Župančič, *Železna cesta...*), str. 89.



Predor Ringo med Hrastnikom in Trbovljami (J. Sandmann, litografija).

takoj v začetku oštarijo, katera se je prav dobro obnesla. Dan in noč je bilo polno gostov v hiši in tudi okoli nje. Naši konji so vozili oklesano kamenje - kvadre - za most na Cukališče ter so zaslužili čez 100 fl vsaki mesec. Starši so se kmalu otresli dolgov, očistili njive od kopriv, osata in kamenja, prekrili in popravili poslopje in slednjič kupili še Nacetov zavodenjski mlin...⁴⁷

⁴⁷ Roš, *Spomini iz mladosti...*, str. 23.

Spori z italijanskimi delavci

Kot je v spomilih zapisal Sebastjan Roš, je gradnja proge prinesla v Zasavje velik nemir. "Razumljivo je, da pri tako hitrem in velikem zboru ljudij od vseh strani ni moglo biti govora o kakem redu in ispravnosti. Izgledalo je, kot da je pokojni Valenštajn iz groba vstal in ljudstva vseh narodov klical pod svoje zastave. Nikdo ni imel osebnih dokumentov, za nikogar se ni znalo, kdo je in odkod je. Razumljivo je torej, da se je marsikatera sumljiva osebnost skrivala pod poštenimi delavci."⁴⁸

Med domačimi in italijanskimi delavci, ki so bili v večini, je stalno, še zlasti pa v revolucionarnem letu 1848/49, prihajalo do hudih prepиров in krvavih pretepov, saj so bili mnogi prepričani, da Italijani vohunijo v korist tuje države.⁴⁹ Domačine pa so najbolj jezile neprestane kraje sadja in drugih poljskih pridelkov (zlasti krompirja), ki so dan za dnem izginevali v bisagah "tatinskih" italijanskih delavcev. Pritožbe zoper kradljive delavce, ki so jih domačini naslavljali na lokalne oblasti, pa velikokrat niso pomagale, zato so si morali domačini pomagati kot so vedeli in znali.

Enega izmed načinov "samoobrambe" pred vsiljivimi italijanskimi delavci je v spomilih lepo opisal Sebastjan Roš: "Pride k nam dober očetov prijatelj draški mežnar Plevnik Jur in se očetu pritoži, da Italijani po belem dnevu kradejo krompir in fižolj z njive, da jih podi, da pa vse nič ne pomaga. Taljani se mu smejiijo, napolne svojo bisago s krompirjem in fižolom, ter odidejo mirno in veseli svojo pot. Kaj mi je početi? Kaj praviš Miha, ali bi mu smel iz moje flinte eno spustiti tja v rebra? Oče se mu zasmejejo in mu odgovore: 'Veš kaj Jur, ne smem ti dati o tej stvari nobenega sveta, brani tvoj krompir kakor znaš in veš, samo ako že streljaš, pomiri bolj v noge in napolni prej puško z 'Dunstorm!' Jur je bil dober lovec, dobro je tudi razumel očetov migljaj, zadovoljen je odkorakal na Drago. To je bilo dopoldne, istega dne proti večeru pa prileti ves preplašen Jur s puško na rami zopet k nam in začne očetu tole pripovedovati: 'Za božjo voljo Miha, kaj mi je početi? Obstrelil sem Taljana, ali pa sem ga celo ustrelil, še

⁴⁸ *Ibidem*, str. 24.

⁴⁹ *Prim.: Stane Granda: Dolenjska v revolucionarnem letu 1848/49. - Novo mesto, 1995, str. 146-150.*



Postaja Zagorje (J. Sandmann, litografija).

sam ne vem kako je. Danes popoldne so ti prekleti Lahi zopet prišli na mojo njivo kopat krompir. Vpil sem na nje in jih gonil, pa se ti hudiči še zmenili niso za mene. Zdaj me pa poprime jeza, snamem flinto z rame in spustim enemu, ki je čepel in kopal krompir, en strel 'Dunsta' v rit. Ta zaupije: O Santa Maria! in se prekobicne kakor zajc, tovariši pa zbežijo. Sam sem se pa tudi ustrašil in precej pribežal sem k tebi'. Oče ga potolažijo in mu priporočajo naj se za nekoliko dni čuva Italijanov. In resnici so prišli Italijani še isti večer nad njega, storiti pa mu niso mogli ničesar, ker je s svojo ženo in hlapcem pobegnil v cerkveni turen. Tam je ves teden počival dobro oborožen. Od Jurjeve puške zadeti Italijan je bil samo obstreljen. Oče so ga drugi dan videli v bolnici, ko ga je ravno pregledoval zdravnik. Jur je nanj dobro pomiril, Italijan je imel vso zadnjico, kakor s plavim prosom posuto, iz vsake luknice je gledala kapljica sokovca. V 14 dneh je bil zopet zdrav, tuji krompir pa gotovo ni hodil kopat nikoli več.⁵⁰

Pri nič kaj vzpodbudnem stanju javne varnosti so tudi politične oblasti kmalu ukrepale in v Hrastniku namestile stalnega političnega komisarja, ki so mu dodelile dve kompaniji vojakov. Ena kompanija vojakov je bila nastanjena (po privatnih hišah) v Zagorju, ena polovica druge v Trbovljah, druga polovica pa v Hrastniku. Šele s prihodom vojaštva se je stanje javne varnosti v Zasavju opazno izboljšalo. "V oddelkih po 5, 8, 10 mož so patrolirali vojaki po celi okoli- ci, zlasti pa po krajih, kjer so delali železničarji. Ako je bilo treba, da se ugotovi kakšna važna stvar, tedaj je šel na patrolo tudi komisar... na čelu večjega krdela vojakov. Tako so tudi nekoč šli na mesto, kjer so zvedli imena in stanovanje nekih pravoslavni Hrvatov, kateri so bili združeni v tolovajsko družino in so že

oropali nekaj kmetov okoli Sv. Jurija. Lovci so imeli srečo, da so brez prelivanja krvi ujeli štiri tičke. Čez pol leta so prišli ti hajduki pred porotno sodišče v Celju, katero jih je obsodilo na večletno težko ječo.⁵¹

Javna varnost se je nekoliko izboljšala, toda domačini so še vedno modrovali: "O, da bi to novotarijo z Dunaja do Trsta čimprej že potegnili in bi tuji rokomavhi pobrali svoje krampe in bi prišel spet mir v naše kraje."⁵² In ko je Luka Matija zažvižgal od Zidanega Mosta proti Ljubljani, sta se v Zasavje zopet vrnila mir in pokoj. Vendar pa življenje v Zasavju ni bilo več takšno kot prej. Sebastjan Roš je v svojih spominih upravičeno zapisal, da se je ljudstvo preko noči otreslo "starih verig in dokaj tudi starega siromaštva." In je dodal: "Vsaka železnica, kjer koli se je gradila, prinesla je več kulture v tiste kraje, kakor najpametnejša knjiga, katero so kadarkoli napisali."⁵³

⁵¹ *Ibidem*, str. 26.

⁵² Župančič, *Železna cesta...*, str. 86.

⁵³ Roš, *Spomini iz mladosti...*, str. 26.

V Ljubljani še nikoli ni bilo toliko ljudi

Od 18. junija 1849, ko je (prav na rojstni dan cesarja Franca Jožefa) iz Celja v Ljubljano pripeljal prvi hlaçon,⁵⁴ so se na progi proti Ljubljani vrstile poskusne vožnje. Na začetku septembra 1849 so Novice ugotavljale, da je na železnici nadvse živahno, hkrati pa so napovedale skorajšnje odprtje proge za javni promet. Ko se je razvedelo, da bo odprtju nove proge prisostvoval tudi sam presvetli cesar Franc Jožef (v spremstvu ministrskega predsednika kneza Schwarzenberga, notranjega ministra Bacha, ministra za javna dela in trgovino Brucka ter vojnega ministra generala Gjulaya),⁵⁵ so se v Celju in v Ljubljani (pa tudi v vseh ostalih krajih vzdolž proge) začeli mrzlično pripravljati na sprejem visokih gostov. Povsod so lepo okrasili kolodvorska poslopja in uredili okolico, se natančno dogovorili glede ceremoniala, slavnostnih obedov in banketov, v Ljubljani pa še poskrbeli za prenočišča množice povabljenih gostov. In tudi ko so nekaj dni pred pomembnim dogodkom izvedeli, da bo namesto obolelega cesarja slovesnost počastil le nadvojvoda Albreht, priprave niso zastale.

Slovesnost ob odprtju železnice med Celjem in Ljubljano (16. septembra 1849) se je začela v Celju. Celjani so okrasili kolodvor z "banderami ino cveticiami", "pod pridvorom pa, ki je bil znotraj ves s belimi ino s rdečimi pertami prekrit, so stale mize za 300 gostov pogernjene".⁵⁶

Ob 10. uri dopoldne je hlaçon "Krain" iz Ljubljane pripeljal okoli 50 odličnih gostov iz dežele Kranjske z dvornim svetnikom grofom Hohenwartom na čelu, ki so prišli v Celje "cesarjevega namestnika sprejet ino ga odtod v Lublano spremit". "Bolj ko se je poldne približalo več se je nabralo na kolodvoru gospode, med kojoj so bili tudi labudski knezoškof Anton Martin, ki so se poprejšnji dan v Cele pripeljali bili. Tudi narodna straža je v paradi na kolodvoru stala. Pet minut po 12. uri so se iz Dunaja sem pripeljali cesarjev namestnik nadvojvoda Albreht s ministrom Bruckom, s dvornim svetovavcem grofom Lambergom ino s drugimi častniki. Ko so nadvojvoda od gospode tukej sprejeti bili ino so tudi njih poklone sprejeli, so se v pridvoru h pojedini vsedili s ostal-

⁵⁴ Orožen, *Celska kronika...*, str. 214.

⁵⁵ Novice, 12. 9. 1849.

⁵⁶ Orožen, *Celska kronika...*, str. 214.



Prihod prvega vlaka v Ljubljano 1849 (S. Kumar, tempera).

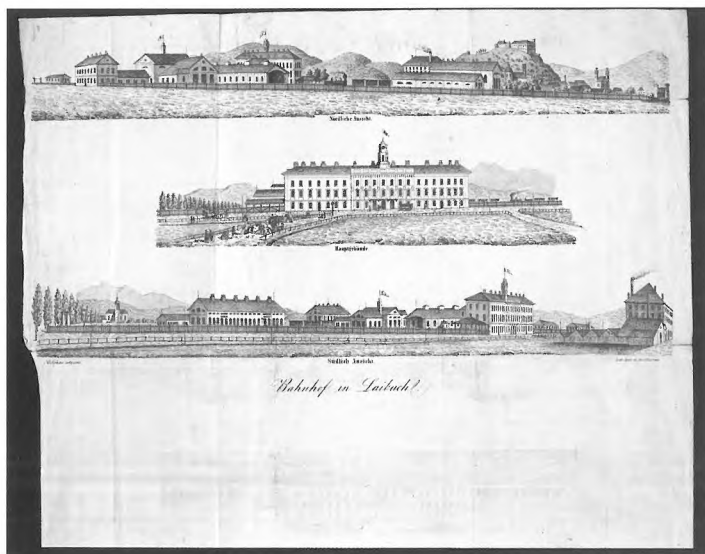
imi gospodi, pri kateri so napivali zdravice njih veličanstvu cesarju, nadvojvodi Albrehtu, slavnim austrijskim vojskovodjem maršalu grofu Radecki ino banu baronu Jelačiču i. t. d. Ob 4. po poldne so se nadvojvoda s ostalimi gospodi zopet v vozove podali, ino ob 1/4 na 5 jih je krasno okinčan hlapon 'Reichsverweser' naglo proti Lublani odpeljal.⁵⁷

Vožnja od Celja do Ljubljane je bila triumfalna. Na postajah Laško, Zidani Most, Trbovlje in Zagorje so se praznično pripravili na slovesen sprejem vlaka in visokih gostov. Na mostu preko Savinje v Zidanem Mostu so postavili visoke obeliske in jih okrasili z zastavami. Tu je pozdravil nadvojvodo Albrehta novomeški glavar ob navzočnosti velikega števila posavskega in dolenskega prebivalstva. Na štajersko-kranjski deželni meji - med postajama Trbovlje in Zagorje - so postavili kranjski deželni stanovi krasen slavolok. Na kolodvoru v Zagorju je nastopila četa rudarjev. Na skladiščih papirnice in oljarne v Vevčah na postaji Zalog je pozdravljal prvi vlak napis: "Kupčija, obertnost, kmetijstvo". Na osmih kolodvorih ob progi se je zbrala ogromna množica ljudi iz bližnjih in daljnih krajev. Cesarjev namestnik nadvojvoda Albreht je izstopil na vseh postajah in povsod pregledal častne straže narodne garde.⁵⁸

V Ljubljani so prihod vlaka počastili s topovskimi strelji z gradu. "Dva hlapona 'Ljubljana' in 'Triglav' imenovana sta pridirjala perva na ljubljanski kolodvor z nadvojvodom Albrehtom, ministram Brukam, in z mnogimi povabljenimi gosti iz Dunaja, Gradca, Marburga, Celja, ki so bili od zbrane množice

⁵⁷ *Ibidem*, str. 215.

⁵⁸ *Novice*, 19. 9. 1849.



Ljubljanska železniška postaja
(J. Wolfskron, litografija, Mestni muzej Ljubljana).

z velikim veseljem in glasnim klicam 'živijo' sprejeti...⁵⁹ Zvonenje zvonov v vseh ljubljanskih cerkvah je naznanilo začetek velikih slavnosti. Ljubljanski kolodvor je bil okrašen z venci, zelenjem in rožami. Na notranjem prostoru kolodvora se je drenjala ogromna množica prebivalstva. Tik ob progi so stali vsi pomembnejši posvetni in duhovni gospodje na čelu z deželnim glavarjem grofom Welsersheimbom in ljubljanskim knezoškofom Wolfom. Ko je z vlaka stopil nadvojvoda Albreht, ga je ljubljanski župan Gutmann pozdravil z besedami: "Izrekamo Vam kot visokočastitemu namestniku Nj. veličanstva, našega nad vse ljubljenega cesarja, najvdanejšo dobrodošlico. S polnim srcem se zahvaljujemo Nj. vel. cesarju za darilo, katerega otvoritev Vaš obisk ravno tako poveljuje, kakor se ga pristrčno veseli mestna občina. Neomajana zvestoba in udanost, ki jo je neomadeževano ohranila mestna občina povsod in vsikdar, posebno pa v teh burnih časih, je nad vse čestitemu deželnemu knezu danes dokazana. V neizmernem spoštovanju prosimo, da izvolite sporočiti Nj. veličanstvu cesarju naša odkritosrčna, svečano zahvalna in udanostna čustva mestne občine in nas njegovi milosti in naklonjenosti priporočiti."⁶⁰

Nadvojvoda Albreht se je toplo zahvalil za pristrčen sprejem (Kranjsko je imenoval "biser cesarske krone") in odlikoval vse tiste, ki so se še posebej

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*.

izkazali pri gradnji proge. Nato je knezoškof Wolf blagoslovil oba stroja ter ostale kolodvorske naprave. Po svečanostih so se gostje s kočijami odpeljali v mesto. Ljubljanske ulice so bile polne radovednih Ljubljančanov in okoliških kmetov, ki so s klici živio pozdravljali visoke goste. (Kot so poročale Novice, v Ljubljani do tistega časa še ni bilo toliko ljudi). Po sprejemu pri deželnem glavarju, banketu v vseh prostorih Kazine, večerni gledališki predstavi in slovesni večerji z zabavo v Kazini, so se utrujeni nadvojvoda Albreht in ostali odličniki odpravili k počitku. Domačini so seveda rajali do zore.

V zgodnjih jutranjih urah (17. septembra 1849) je ljubljanska Narodna godba s poskočnimi koračnicami vabila meščane, da se poslovijo od uglednih gostov. Ob pol osmih so topovi in zvonovi naznanili, da nadvojvoda s spremstvom odhaja. Tudi pri odhodu jih je spremljala pisana množica Ljubljančanov, ki so se dobro zavedali, da bo železnica v Ljubljano prinesla napredek in blagostanje.

Končna postaja Trst

Do leta 1857, ko so dogradili železno cesto do Trsta, je bila Ljubljana najpomembnejše prometno in trgovsko središče na Slovenskem. Večina vozov, ki so do leta 1849 le "pasirali" mesto in hiteli dalje po cesarski cesti proti zeleni Štajerski, se je sedaj (z blagom, pripeljanim iz Trsta) ustavila pred novim ljubljanskim kolodvorom. Iz štajerske smeri pa je v Ljubljano po železnici prihajalo blago, ki je bilo namenjeno proti hitro razvijajočem se tržaškemu pristanišču. Sprva skromne kolodvorske naprave in nizka gostota prometa niso bile kos svoji nalogi, toda razmere na ljubljanskem kolodvoru so se počasi normalizirale, čeprav je tovorni promet po železni cesti postajal iz leta v leto gostejši.⁶¹ Leta 1853 je po železnici prišlo ali odšlo iz Ljubljane za 2 milijona 99.045 stotov najra-



Graditeljem južne železnice je veliko preglavic povzročala gradnja čez težaven močvirnat teren Ljubljanskega barja (G. Seelos, litografija).

⁶¹ Ivan Mohorič: *Zgodovina železnic na Slovenskem*. - Ljubljana, 1968, (dalje: Mohorič, *Zgodovina železnic...*), str. 290. Glej tudi: Sonja Weyrich, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Südbahn für das Gebiet des heutigen Slowenien*. - V: *Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehung der österreichischen mit den südslawischen Ländern*, Hg. von Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek und Birgitta Zaar. - Dunaj, 1993, str. 93.



*Borovniški viadukt - najimennitnejše delo na južni železnici
(J. Varoni, litografija).*

zličnejšega tovara, ki je ljubljanskemu kolodvoru prinesel 1. 762.840 glđ dohodkov, za 106.852 prodanih vozovnic pa so iztržili 307.171 goldinarjev.

Medtem pa so med Ljubljano in Trstom peli krampi in lopate. Toda zaradi težavnega terena so gradbena dela na progi le počasi napredovala. Izjemno težavna je bila že gradnja proge preko ljubljanskega barja do Borovnice. Na tem kratkem odseku so morali zgraditi dva mosta "po amerikkanskem sistemu", pri čemer naj bi bil borovniški most - kot je leta 1857 zapisala dunajska Presse - "najimennitnejše delo na celi železnici", takrat gotovo eden izmed najdaljših in najširših železniških mostov v Evropi.⁶² V bližini Rakeka so morali železni cesti izsekati pot "skozi skalovje", med Kalom in Vremami pa so morali narediti kar 6 daljših in krajših predorov. Težaven teren pa gradnje proge ni mogel preprečiti. Po več kot osmih letih napornega dela, pri katerem je sodelovalo na tisoče domačih in tujih delavcev, je sredi leta 1857 železna cesta končno povezala kranjsko prestolnico s tržaškim pristaniščem.⁶³

Že v soboto, 20. junija 1857, ko je na tržaški kolodvor pripeljal prvi hlapon (Piran) z dvema vozovoma iz Ljubljane, ga je pričakala pisana množica navdušenih Tržačanov.⁶⁴ Po uspešno opravljeni poskusni vožnji - trajala je celih šest ur in pol - pa so se Tržačani začeli pripravljati na slovesno odprtje proge za javni promet. In pri tem so se na moč potrudili, saj so vedeli, da jih bo s svojim prihodom počastil sam cesar Franc Jožef.

⁶² Novice, 12. 8. 1857.

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Novice, 24. 6. 1857.



Viadukt pri Nabrežini (J. Novopacky, litografija).

V ponedeljek, 27. julija 1857, "je krasno okinčani hlapon 'Capo d'Istria' peljal v Trst Njih Veličanstvo Cesarja", ki so ga spremljali štirje nadvojvode in štirje ministri pa številni (povabljeni) odlični gostje iz vseh avstrijskih dežel. Na ljubljanskem kolodvoru so doneli radostni 'Živio-klici', s katerim je ljubljansko prebivalstvo pozdravljalo svojega cesarja. Vlak je v Trst prispel četrč čez deseto. Topovi so pokali in "eviva" klici so doneli, vmes pa je godba igrala cesarsko pesem. "Slovesno sprejeti od teržaške gospode so se podali Cesar, spremljeni od prečast. g. škofa in višje duhovščine teržaške, k zidanemu mostu železnice, da so položili tam zadnji kamen; potem so škof blagoslovili hlapon in železnico, in s pesmijo 'Bog, tebe hvalimo' so bile končane slovesnosti na železni cesti, koja se je ta dan pervikrat odprla za navadno vsakdanjo vožjo. Po kosilu so se začele druge veselice, ktere je osnovalo tržaško mesto slavnim gostom na čast..."⁶⁵

Cesar je zapustil Trst še isti večer, Tržačani in drugi gostje pa so s slavljem nadaljevali še dva dni. Konec slovesnosti je bil v sredo, 29. julija 1849, v Postojnski jami, "kamor so se iz Trsta pripeljali gg. ministri in drugi povabljeni ptuji in domači gosti, in je iz Ljubljane ino družih krajev privrela obilna množica."⁶⁶ In kakšen je bil namen sklepne slovesnosti? "Pokazati domačincom in ptujcom svetinjo kranjske dežele - postojnsko jamo - v najlepšem lišpu, in tako pripomoči k še večjemu razglašenju tega veličanskega podzemelskega hrama, je poglavno mesto Ljubljana prevzelo stroške krasne osvečave v jami, ktero je razsvetljevalo okoli 18.000 lučic. Kakor so se slavni gosti zavzeli nad podzemeljskimi čudi postojnske jame, kterim para jih nima nobena druga dežela na celem svetu, tako veseli so bili tudi srčnega sprejema in postrežbe, ki

⁶⁵ Novice, 29. 7. 1857.

⁶⁶ Novice, 1. 8. 1857.



Trst z železniško postajo in pristaniščem (J. Varoni, litografija).

se jim je tu v vseh rečeh skazvala, in navdušene napitnice so pri kosilu na kolodvoru postojnskem donele od domačih in ptujih ministrov na blagor novega početja. - Kako blizu je Terst sedaj Ljubljani, se je pokazalo že to sredo, ko smo v Ljubljani na trgu neko kuharico iz Brežine solate in druge zelenjadi nakupovati vidili!⁶⁷

⁶⁷ *Ibidem.*

Vožnja z vlakom

Veliko pred prihodom prvega vlaka na Slovensko so se lahko bralci seznanili tudi z vtisi vožnje z železnico, ki so si bili na moč nasprotujoči. *Illyrisches Blatt* je tako leta 1836 prinesel članek neznanega potnika, ki je vožnjo skozi predor med Leedsom in Selbyjem opisal na moč grozljivo: "V trenutku smo se znašli v popolni temi. Istočasno se je vagon napolnil z dimom in paro, kar je bilo hudo nadležno. In ne glede na to, da smo v predoru preživeli samo nekaj minut, je bila neudobnost vendarle tako velika, da se nam je ta kratek čas zdel kot ena ura. Enkrat smo med vožnjo zadeli ob ogrodje, ki so ga uporabljali, da bi lahko prebelili stene predora. Ropot, ki je nastal zaradi tega, je bil strašen in v vagon zaprta para, ki jo je bilo na prostem znotraj vagona komaj slišati, je v predoru bobnela kot oddaljeno grmenje topov, tako da smo bili vsi prestrašeni in zgroženi."⁶⁸ Leto kasneje pa so lahko bralci istega časopisa prebrali nadvse navdušujoč opis vožnje z vlakom v Belgiji, zlasti srečanje z nasproti vozečim vlakom na poti iz Antwerpna proti Bruslju: "Ko sta oba vlaka hitela drug mimo drugega, sta bila tako blizu, da bi si potniki lahko podali roke, če pa ne, so na to vsaj lahko pomislili. Toda že se je vagon, s katerim smo bili pravkar soočeni, oddaljil za pol četrtnine ure - tam je v daljavi, podoben drveči podivjani vojski ali nevesti vetra, ki šviga po zraku. Tako vrtoglav, skorajda omamljajoč je vtis hitrosti, ki se s srečanjem dveh nasproti drvečih vlakov navidezno še podvoji. Pri tem oba vlaka tako sopihata, da se komaj ubranimo misli, da pred nami sopiha živo bitje - vse je tako, kot da bi pošasten konj v topotajoči vihravosti pihal skozi nozdrvi."⁶⁹

Še z večjim navdušenjem je leta 1843 v Carniolii svojo prvo vožnjo z vlakom opisal neki Heinrich iz Ljubljane, ki je lokomotivo poimenoval kar "železni slon". Pohvalil je železniške naprave, češ, da jim ne manjka udobja in da z njimi ravnavo v vseh ozirih po strogih pravilih. "Vagoni za sprejem potnikov vsakokrat stojijo na tranzitni točki pokrite proge železniške postaje, kjer potniki vstopajo. Po štirih ali petih železnih stopnicah se povzpnejo v vagone, ki so razdeljeni na tri razrede. Notranja oprema vagonov prvih dveh razredov je, lahko rečemo,

⁶⁸ *Illyrisches Blatt*, 23. 1. 1836, *Tunnels bei Eisenbahnen*.

⁶⁹ *Illyrisches Blatt*, 21. 10. 1837, *Die Eisenbahnen in Belgien*.



*Predori so pri prvih potnikih vzbujali najrazličnejše občutke.
(Predor Sv. Jerneja s pogledom na Trst, G. Seelos, litografija).*

pretirano elegantna. Opremljeni so z rdečimi oblazinjenimi sedeži, stenskimi naslanjaji in velikimi ogledali. Cena vožnje znaša 5 gld, 3 gld in 1 gld 30 kr. Zadnja cena velja za vagon 3. razreda, ki se od tistih prvih dveh razredov razlikujejo po tem, da potniki v njih namesto na oblazinjenih sedežih sedijo na lesenih klopih in da v njih ni ne ogledal in tudi druge luksuzne opreme. Vagoni tretjega razreda pa so zato vedno najbolj obiskani, medtem ko so tisti prvega razreda pogosto popolnoma prazni. V vagonu tretjega razreda izgleda kot v parterju gledališča: kavalirji, kmetje, ženske s košarami, ki gredo na trg, dame s pajčolani; vse pomešano sedi na klopih, ki se nahajajo na obeh straneh. Nekateri se med njimi, kadar vagon ni prepoln, sprehajajo gor in dol. Krepak udarec po velikem zvonu na železniški postaji je znak za vstop v vagon. Ko so bili vsi potniki v vagonih, je sprevodnik, ki je stal zunaj, zatrobil v rog, se zavihljal na eno stran /železnega/ slona, ki je začel kašljati ter sikati in vlak je speljal. Pri tem nisi občutil nikakršnih tresljajev, samo trušč in vidno izginjanje predmetov so spomnili na to, da se pomikamo naprej. Hitrost je bila sprva zmerna, toda vedno bolj je naraščala; sprva sem skušal prešteti pred mano ležeča polja, kar pa kmalu, ker je hitrost vedno bolj naraščala, ni bilo več mogoče.⁷⁰

Še pred prihodom železnice do Celja (1846) in Ljubljane (1849) so se lahko z vožnjo po železni cesti seznanili tudi drugi. Čeprav je bil na začetku povsem v ospredju tovarni železniški promet, se je tudi potniški promet hitro razvijal. V mestih ob južni železnici je bilo opaziti vedno več tujcev, pa tudi domačini so

⁷⁰ *Carniolia*, 27. 3. 1843, *Eine Reise von Laibach nach Wien*.

se kaj hitro navadili na "luka matijo". Že prvo nedeljo po odprtju proge so se ljubljanski meščani z vlakom odpravili na izlete do bližnjih krajev ob progi.⁷¹ Večina jih je bila navdušena nad novim prevoznim sredstvom, saj je vlak brez odvečnega tresenja dirjal s "hitrostjo ptice", nekateri pa so bili ob prvi vožnji z vlakom tako šokirani, da se niso hoteli peljati z njim nikoli več v življenju.

Takšen je bil očitno ljubljanski gimnazijski profesor Karl Melzer, ki se je - kot v spominih navaja Fran Šuklje - z vlakom peljal le enkrat - in še to le od Ljubljane do Zaloga. Tudi njega je v tistih jesenskih dneh 1849. radovednost gnala na ljubljanski kolodvor. Kupil si je vozovnico in se v velikem pričakovanju udobno namestil na oblazinjene sedeže, toda ko se je vlak začel premikati, je začel ves obupan kričati: "Ustaviti, ustaviti! Seveda se ni nihče oziral na njegove proteste in moral je zdržati do Zaloga. Tam je razburjen izstopil in potem peš krenil do Ljubljane, kajti nobena moč na svetu ga ne bi več spravila nazaj v ta preklicani železniški voz!"⁷²

Toda ljudi, kakršen je bil ljubljanski profesor Melzer, je bilo iz meseca v mesec manj. Ko je na začetku marca 1850 neki pridigar v ljubljanski frančiškanski cerkvi železnico poimenoval "hudičevo delo" (enako pač, kot nekaj let prej papež Gregor XVI.), je bila razburjena cela Ljubljana. Novice so njegovo pridigo pikro komentirale: "Če se je pridigar v pravični jezi razsrdil čez nakladanje blaga ob nedeljah in praznikih, bi se ne bil smel tako daleč spozabiti, da je celo napravo 'hudičevo delo' imenoval."⁷³

Strahu pred "hudičevim konjem" pa se je kmalu oteslo tudi kmečko prebivalstvo, kajti že kmalu po odprtju proge do Ljubljane so Novice z zadovoljstvom ugovarjale, da se tudi kmetom "vožnja dopade" in da jih je mnogo videti v vlakih.

Seveda pa povsem brez strahu le ni šlo. Tudi v naslednjih desetletjih, ko je postala vožnja z železnico nekaj povsem običajnega, je potnike stiskalo pri srcu, ko je vlak zapeljal v predor. "Ko vozi lukamatija v podzemlje ali tunele, kakor pravijo takim luknjam, nastane v paravozovih tema. Premislite: tema sredi belega dne!"⁷⁴ Nenaden prehod iz dnevne svetlobe v "temačno noč" pa je v ljudeh vzbujal najrazličnejše asociacije. Z nočjo v zvezi so bili demoni, nasilje in velikokrat tudi erotika.

Že v času prihoda železne ceste do Celja in Ljubljane so bili ljudje prepričani, da v "temi sredi belega dne" (v predorih) "razborite moške napadejo... grešne misli, da začno siliti v svoje sopotnice", da jih nekateri "kar objemajo in celo

⁷¹ Novice, 26. 9. 1849.

⁷² Fran Šuklje: *Iz mojih spominov*, I., - Ljubljana 1926, str. 15.

⁷³ Novice, 13. 3. 1850.

⁷⁴ Župančič, *Železna cesta...*, str. 88.

poljubljajo". Zato ne preseneča, če se je takoj po prihodu železnice v slovenske dežele med mariborskimi, celjskimi, ljubljanskimi in drugimi frajlami in gospodičnami hitro uveljavila nova moda (ustnih) "iglic", ki je prišla k nam z Dunaja in nemškega Gradca. Vsaka pametna in spodobna ženska, ki se je sama odpravila na pot z vlakom, si je pred vhodom v predor hitro vtaknila v usta drobno iglico in se tako učinkovito zavarovala "pred nadležnimi tujimi moškimi sopotniki".⁷⁵

⁷⁵ *Ibidem.*

Izleti za zabavo, potovanja, začetki turizma

V predindustrijski dobi so se samo redki vedoželjni posamezniki zanimali za naravne in umetnostne znamenitosti ali celo za oddih in bolj zdravo okolje. "Toda turizem pred dobo železnice lahko omejimo samo na zelo majhen krog premožnejših oseb: na izobraževalna potovanja in plemiške kavalirske izlete ter na od konca 18. stoletja vedno bolj priljubljena zdraviliška in kopališka zdravljenja."⁷⁶

Večina potniškega železniškega prometa je bila v začetnem času namenjena vožnjam za zabavo in izletom. V življenje prebivalcev mest je v času industrijske revolucije in vzpona novega meščanstva vdrl nemir in pospešen ritem. Da bi se izognili hektiki mestnega vsakdanjika, so izkoristili nove možnosti za polno in veselo uživanje življenja.

V Avstriji so bile zelo priljubljene že vožnje po severni železnici. Še bolj priljubljene so bile vožnje za zabavo po južni železnici, pravi hit in atrakcija takratnih izletnikov pa je bila zlasti vožnja čez Semmering. Proga čez Semmering (za promet so jo odprli 1854) je bila namreč izredno zahteven gradbeni podvig, ki je vzbujal tudi radovednost. S svojim gledališkim učinkom je privabljala izletnike, ki so jo dolgo časa doživljali kot nekaj povsem novega in posebnega. Dolga leta so bili t.i. "razgledni ali panoramski vlaki" množična atrakcija za občinstvo. Vodiči so potnikom priporočali najboljše razgledne točke.⁷⁷

"Izleti na podeželje, najprej peš ali v najetem vozu, potem z vlakom, kasneje pa s kolesom ali celo avtomobilom, so postali velika pridobitev 19. stoletja,

⁷⁶ Roman Sandgruber: *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart*. - V: *Österreichische Geschichte*, Hg. von Herwig Wolfram. - Dunaj, 1995, (dalje: Sandgruber, *Ökonomie und Politik...*), str. 283.

⁷⁷ Roman Sandgruber: *Wir fahren mit der Eisenbahn*. - V: *Beiträge zur historischen Sozialkunde*, 17. Jg., Nr. 2, Dunaj, 1987, (dalje: Sandgruber, *Wir fahren mit der Eisenbahn...*), str. 44.



*Prihod južne železnice je izredno pospešil turizem v Postojni
(J. Novopacky, litografija).*

čeprav je bila večina izmed njih samo ovinek v gostilno.⁷⁸ Nikakršno naključje torej ni, da je znani kranjski popotnik dr. Heinrich Costa leta 1845 v znamenitih Bleiweisovih Novicah milo pozval krčmarje, naj bodo do popotnikov "priljudni in postrežni". Dr. Costa med drugim piše: "Z težkim srcam pa moramo reči, de slišimo popotnike prav pogostoma z besedo in v pisanju tožiti, de so kerčme še clo po velkih cestah večidel slabe, premalo snažne in de niso kerčmarji prijazni, priljudni in postrežni, kakor bi imeli biti. Ta hudi razsodnik ne zadene sploh vsih kerčmarjev po deželi, najdemo semtertje tudi marsiktere vse hvale vredne kerčme, ampak le tiste nemarneže, kateri so srovi in zarobljeni, in bolj za pastirje, ko za postrežbo ljudi vstvarjeni".⁷⁹

Tudi po prihodu južne železnice v Ljubljano septembra 1849 so Novice poročale, da železnica vsak dan prepelje veliko ljudi. "Cena je nizka in lukamatija je šembrano živ konj", pravijo. "V nedeljo se je samo za kratek čas več sto Ljubljančanov po železnici peljalo, ki so se na mnogih postajah (štacijonih) po deželi razkropili in veseli dan vživali. Kerčmarji bojo po vsih teh krajih zdej dobro stali, posebno pa tisti, od katerih se bo zvedilo, de gostove z dobro robo prijazno postrežejo in ki imajo čedne gostivnice. Marsikateri, ki bo v tem druge prekosil, zna o malo letih obogateti".⁸⁰

V naslednjih letih pa so postali nekaj povsem običajnega tudi daljši izleti z vlakom. Po izgradnji južne železnice do Trsta so postali priljubljeni "vlaki za zabavo" (Vergnügungszug), ki so se proti temu jadranskemu pristanišču zgrin-

⁷⁸ Sandgruber, *Ökonomie und Politik...*, str. 284.

⁷⁹ Novice, 2. 7. 1845.

⁸⁰ Novice, 26. 9. 1849.



Mladoporočnica Allers sta se leta 1896 odpravila na krožno poročno potovanje v Italijo. Ob vožnji skozi predor St. Gotthard (odpri 1882) sta v kupeju I. razreda začela vaditi italijanščino. (Zgodovinski arhiv Celje, Posebne zbirke, *Hochzeitsreise nach Italien von C. W. Allers, Stuttgart / Berlin / Leipzig, 1896, risba št. 2.*)

jali iz vseh predelov monarhije. Zlasti odkar so prevzeli južno železnico "špekulativni Francozi", se je na njej začelo "živejše gibanje". "Ne le posamni ljudje se vozijo gledat Trst in njegovo morje in medpotoma obiskavat našo postojnsko jamo, ampak cele družbe se zbirajo na to pot..."⁸¹

81 *Novice*, 25. 6. 1862.

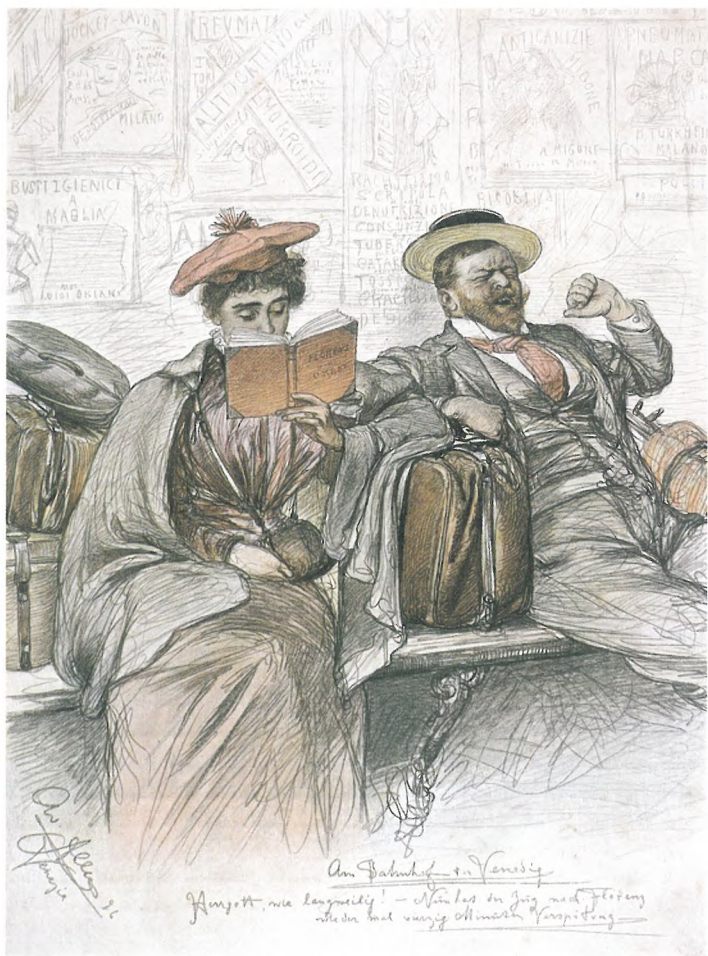
Francozi so torej uvedli priljubljena potovanja s posebnimi vlaki in izrednimi popusti z Dunaja ali pa iz Pešte v Trst in Postojno. Posebni "veselični vlaki" so bili novost, ki je vzbujala splošno pozornost, še zlasti postanki v Ljubljani in Postojni. Tako se je v petek 20. junija 1862 opoldne pripeljalo 1145 Madžarov iz Pešte na ljubljanski kolodvor. V kolodvorskih prostorih so imeli kosilo, nekateri pa so šli jest tudi v mesto. Vodstvo kolodvora je deloma zaradi varnosti, deloma zaradi udobja in nemotenosti gostov zaprlo dohode na kolodvor. Radovedne množice Ljubljančanov pa so na vsak način hotele videti izletnike in kljub zapori je bilo na kolodvoru kmalu vse polno gledalcev. Zaradi tega so se "natakarji le težko prebijali med njimi in so le počasi stregli gostom". Po približno dveh urah postanka so se izletniki odpeljali proti Trstu, ljubljanski radovedneži pa so jih navdušeno pozdravljali in mahali s klobuki.

V nedeljo, 22. junija, je bila na povratku na vrsti Postojna. Tamkajšnji gostilničarji so bili seveda izredno veseli obiska. "Dolgi, posebni veselični vlak" je namreč pripeljal "trume pogumnih Ogrov in nekoliko Ogric, ki so enako hrabre koračile v obilnem dežju po cestah in se niso zmenile za močo, ki jim je šla menda do kože". Na srečanje z Madžari se je pripeljalo tudi veliko Tržačanov in Rečanov. Novice so zapisale, da kakor je bilo žalostno vreme zunaj, tako so bili izletniki znotraj (na suhem) razigrani. Povsod je bilo slišati éljen in evviva. Plesali so čardaš in kadriljo, igrala pa jim je muzika 19. lovskega bataljona iz Gorice. Radodarni Madžari so dajali obilne napitnine.⁸² Isto nedeljo zvečer so prišli izletniki spet v Ljubljano, kjer so imeli tri in pol ure postanka za večerjo. Razkropili so se po mestu in jih je mrgolelo po gostilnah in kavarnah. Nato je sledil povratek v Pešto. Proti koncu julija so Novice poročale, da je bil načrtovan še en izlet iz Budimpešte v Trst, da pa je bilo vodstvu železnice menda naročeno, naj ga opusti.

V času poletne svežine (Sommerfrische) so bila med premožnim meščanstvom v modi izobraževalna potovanja, posamezniki pa so se spuščali tudi v razne avanture. Sončna Italija s čudovitimi Benetkami in slavno antično preteklostjo ter mikavno skrivnostni Orient sta bila priljubljena cilja popotnikov že pred prihodom železnic. V času sopihajočih hlaponov pa so se v železen repertoar petičnejših imenitnikov uvrstila tudi daljša krožna potovanja. Na tako potovanje se je leta 1879 z družino odpravil tudi ravnatelj idrijskega rudnika Marko Vincenc Lipold. Zapiski v Lipoldovem dnevniku popisujejo potovanje preko Tirolske, Salzburga, Štajerske in Koroške nazaj v Idrijo. Potovanje je trajalo od 8. avgusta do 12. septembra 1879, zanj pa so porabili 393,58 goldinarjev.

"Poleg Lipoldove žene Rose so se potovanja udeležile tudi njegove hčere Brigita, Antonija in Desiderija, ki pa je potovala na lastne stroške. Dne 8. 8. 1879

⁸² Novice, 9. 7. 1862.



Gospod Allers se je zavaljlo tega, ker je imel vlak za Firence štirideset minut zamude, na železniški postaji v Benetkah močno dolgočasil. Gospa Allers pa je prebirala vodič po Firencah. (Zgodovinski arhiv Celje, Posebne zbirke, Hochzeitsreise nach Italien von C. W. Allers, Stuttgart / Berlin / Leipzig, 1896, risba št. 44.).

so se s kočijo odpeljali do Logatca (1,60 gld z napitnino vred), vstopili na vlak do Ljubljane (6,39 gld za vozovnice za III. razred) in na ljubljanski železniški postaji kupili vozovnice za krožno potovanje. Za štiri vozovnice III. razreda je Lipold odštel 105 gld, Desiderija pa si je vozovnico kupila iz lastnih sredstev. Ob 13. uri so se iz Ljubljane odpeljali proti Beljaku in tja prišli ob 17.30 uri. Tam so prenočili in naslednji dan je Lipold za prenočišče z zajtrkom plačal 6,56 gld.

Nato so nadaljevali pot čez Klausen v Innsbruck (12. in 13. avgust), Salzburg (15. in 16. avgust), Ischl (17. in 18. avgust), Aussee (19. in 20. avgust), Lölling (21. in 22. avgust) in nazaj v Celovec, kamor so prišli 23. avgusta 1879. V Celovcu so se nastanili v gostilni Weisses Lamm in naslednji dan je Lipold za prenočišče z zajtrkom plačal 6,40 gld, za kosilo v isti gostilni pa 90 kr na osebo. Popoldan so se z vlakom odpeljali do Prevalj (5,92 gld za II. razred), od tam pa so se napotili v Leše na obisk k sorodniku Antonu Webernu. Tam so bili do 7. septembra 1879 in niso zapravili skoraj nič denarja. Dne 8. 9. 1879 so se z vlakom odpeljali v Pliberk in tam ostali dva dni. Za prenočišče z zajtrkom je Lipold odšel 5,16 gld na noč. Dne 11. 9. 1879 so se napotili proti Ljubljani, od tam pa naslednji dan domov v Idrijo.⁸³

V drugi polovici 19. stoletja je tok turistov tekel zlasti vzdolž železniških prog, ki so kot železne lovke osvajale in povezovale turistične kraje. Na Spodnjem Štajerskem so turiste v kraje ob južni železnici privabljali številni turistični vodniki, ki so tujce seznanjali z njihovimi lepotami, znamenitostmi in ponudbo. Vodnik za tujce v Celju in okolici iz leta 1875 je npr. priporočal daljše in krajše sprehode in enodnevne ali večdnevne izlete v čudovito okolico Celja, priljubljene kopeli na Savinji in druge zanimivosti. Priporočal je tudi izredno privlačne izlete v bližnja zdravilišča in kopališča ter vabil v po celi monarhiji znane zdraviliške centre kot so Dobrna, Rogaška Slatina, Laško in Rimske Toplice, ki so imeli svoje zmogljivosti v sezoni zasedene z najpetičnejšimi gosti.⁸⁴

Poleg štajerske turistične ponudbe naj na tem mestu omenimo še turistične kraje na Gorenjskem. Vse bolj znano letovišče in zdravilišče je postajal zlasti Bled, pozabiti pa ne smemo tudi Kamnika in vedno bolj je postajal privlačen tudi Bohinj. Po letu 1870 je Bled, odkoder se je obiskovalcem odpiral enkratni pogled na Julijce in Karavanke, prelesto jezero z otočkom in cerkvico ter strmo steno z mogočnim gradom, z gorenjsko železnico dobil železniško povezavo s postajo v Lescah, leta 1906 pa je bil povezan še z bohinjsko-tursko železnico. Za

83 *Janez Cvirn: Finančno poslovanje družine Marka Vincenca Lipolda v letih 1867-1871 in 1878-1883. - Zgodovinski časopis, 41, 1987, št. 1, str. 130.*

84 *Fremdenführer von Cilli und Umgebung, Hg. von Baron Thalherr. - Celje, 1875.*



Risba prikazuje velike kose prtljage in potovalne kovčke, zaljubljena mlado-poročenca v razkošno opremljenem kupeju ter potovalno karto za krožno potovanje po Italiji v I. razredu. (Zgodovinski arhiv Celje, Posebne zbirke, *Hochzeitsreise nach Italien von C. W. Allers, Stuttgart / Berlin / Leipzig, 1896, risba št. 45.*)

turizem Kamnika in okolice je precej pomenila kamniška proga (1891). Bohinjska železnica, vledelo takratne moderne gradbene tehnike, pa je v letih pred prvo svetovno vojno postavila tudi temelje modernega turizma v Bohinju. Naštete železniške proge so igrale veliko vlogo pri nastajanju planinskega turizma. Meščani 19. stoletja so namreč odkrili lepoto planin in gorske ture so pred prvo svetovno vojno privabliale vse več turistov.⁶⁵

Poleg planin so meščani v 19. stoletju odkrili tudi morje, ki je bilo za večino ljudi predindustrijske dobe strašno in skrivnostno. V stoletju meščanstva pa so morska letovišča postala prava moda. V drugi polovici 19. stoletja se je začel razvijati obmorski turizem tudi pri nas, razcvetel pa se je zlasti na t.i. avstrijski rivieri s svetovnoznano Opatijo. Staro in znamenito mesto Kastav, pa Volosko, Ičići, Ika in Lovran so bili kraji, ki so poleg Opatije, kjer se "šopiri razkošno velikomestno življenje", prišli "jako v čisle pri inozemcih". Razvoj rajske avstrijske riviere, z njenim milim podnebjem, nasadi in prijaznim morjem, je vzpodbudil predvsem prihod železnice v sedemdesetih letih 19. stoletja (Pivka - Reka (1873)).⁸⁶ Železniška povezava s Trstom (1857) in Puljem (1876) pa je imela velik pomen za razvoj turizma na slovenski obali in v Istri.

85 Franc Rozman: *Gorenjska*. - V: *Pozdravi iz slovenskih krajev*, ur. Marjan Drnovšek. - Ljubljana, 1987, str. 206-215; glej tudi: Andrej Studen: *Iz avanturizma v turizem*; in Ervin Dolenc: *Turizem v slovenskih hribih in gorah* - obe razpravi v: *Razvoj turizma v Sloveniji*. 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev, Zbornik referatov, ur. Franc Rozman / Žarko Lazarevič. - Ljubljana, 1996, str. 96-104 in 136-147.

86 Andrej Studen: *K zgodovini potovanj in o začetkih turizma pred prvo svetovno vojno*. - V: *To in ono o meščanstvu v provinci*, Celje, 1995, str. 76. *O avstrijski rivieri je zelo podrobno pisal Josip Rozman: Avstrijska riviera*. - V: *Dom in svet*, 9, 1896.

Predstave o okolju

"Potovanje v neko z železnico dosegljivo okolje v predstavah 19. stoletja ni bilo videti dosti drugačno kot obisk gledališča... Nakup železniške vozovnice je pomenil isto kot nabava vstopnice za gledališče. Pokrajina, ki jo priporočajo takratni potovalni priročniki in katere ogled si je takratni izletnik pridobil z nakupom vozovnice, je postala predstava. Pripadala je železniški progi kot je oder pripadal gledališču."⁸⁷

Za potovanja ob koncu 18. in v začetku 19. stoletja je značilna nepretrgana vrsta vtisov, ki kažejo izredno intenzivno doživljanje prostora. Popotniki ne popisujejo samo pokrajine ter mest in vasi na svoji poti, temveč se večkrat do najmanjših detajlov dotikajo tudi drugih plati vsakdanjega življenja. Intenzivnost potovanja, ki je svoj kulturni višek dosegla ravno v omenjenem času in za sabo zapustila trajen spomenik v potovalnih romanih kot posebnem literarnem žanru, se je s prihodom železnice končala. "Hitrost in matematična premočrnost, s katero železnica šviga skozi pokrajino, uničujeta notranje razmerje med popotnikom in prepotovanim prostorom. Prostor pokrajine je postal geografski prostor... Moderna oblika potovanja, v okviru katerega je vmesni prostor tako rekoč preskočen, prevožen ali celo prespan, poudarjeno jasno oblikuje sistematično zaprt in konstruktiven značaj geografskega prostora, v katerem živimo kot ljudje. Pred izumom železnice se je za popotnike geografska povezanost razvijala iz menjavanja pokrajin. Železniški potnik pa prispe samo še iz kraja v kraj. Zjutraj se lahko npr. povzpne na vlak, na katerem (torej tako rekoč "nikjer") se nato nahajamo 12 ur, zvečer pa izstopimo v Parizu. Pri stari obliki potovanja je bil odnos med pokrajino in geografijo torej bolj skladen."⁸⁸

87 Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* - Frankfurt am Main, 1989, (dalje: Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*), str. 40.

88 *Ibidem*, str. 52.

Skoraj vsi zgodnji opisi potovanja z železnico poročajo o pokrajini, ki beži mimo. Opozarjajo na težavo, da razen grobih obrisov v prepotovani pokrajini še komaj kaj prepoznamo. Zaradi povečane hitrosti so nekateri potovanje z vlakom doživljali kot obremenitev. Temeljna izkušnja je bilo razočaranje nad tem, da se predmeti zaradi hitrosti izmikajo pogledu, čeprav jih ta hoče zajeti. Liričen pesnik Joseph Eichendorff je tako implicitno zapisal: "Ta potovanja s parno lokomotivo spodkopavajo svet, ki dejansko obstoji samo še iz železniških postaj. Neutrudno zmeden kot kakšen kalejdoskop, kjer mimo podeče se pokrajine, preden lahko sploh zajamemo kakršenkoli njihov videz, izrezujejo vedno nove privide, kjer nastaja leteči salon vedno drugih družb, še preden človek pravzaprav obvlada stare."⁸⁹

Medtem ko so se nekaterim nostalgikom zdela potovanja z železnico povsem apatična (še vedno so prisegali na "predindustrijska" potovanja s kočijo ali na potovanja peš, ki so bila izredno modna na prelomu 18. in 19. stoletja), so bili nekateri nad t.i. "panoramskim potovanjem" z vlakom bolj navdušeni. Moderni promet z železnico na prvem mestu je ustvaril novo doživljanje, t.i. "panoramizacijo sveta".⁹⁰ Železnica je ustvarila nov empiričen svet samih dežel in morja v panoramo. "Izostreno predindustrijsko doživljanje se tu dobesedno porazgubi, saj se zaradi hitrosti bližnji objekti razpršijo. To pomeni konec ospredja, tiste dimenzije prostora, ki je določala bistveno doživljanje predindustrijskega potovanja."⁹¹

Z vidika zgodovine doživetja je bila potnikom na južni železnici, ki so stopili na vlak npr. z Mandlovim vodičem (1856) v roki, ponujena nova potovalna izkušnja.⁹² Detajlni opisi železniške proge od Dunaja do Trsta so obogateni z ilustracijami. Potniki so tako postali gledalci lastne vožnje. S pomočjo opisov in ilustracij mostov, predorov in pokrajine so lahko natančno rekonstruirali vožnjo in utrdili svoje bežne impresije o pokrajini, po kateri so potovali. Mandl "pri pisanju in opremljanju svojega dela ni spregledal dejstva, da vožnja z vlakom zaradi hitrega tempa premagovanja razdalj spreminja dotedanjo percepcijo časa in prostora in da je treba potniku, ki je doživljal prekinitev tradicionalne kontinuitete med časom in prostorom, povrniti občutek za realnost. Dezorientacijo in neprijetna občutja v potnikih nista povzročala samo hitrost novega pre-

⁸⁹ *Ibidem*, str. 56.

⁹⁰ *Panorama v tem primeru pomeni zabrisano sliko, ki jo privzema videz širokega horizonta.*

⁹¹ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*, str. 61.

⁹² A. Mandl: *Die Staatsbahn von Wien bis Triest. - Trst, 1856. Podobno tudi: Zur Erinnerung an die Eröffnung der Staats - Eisenbahn von Laibach bis Triest unter den Allerhöchsten Auspicien Seiner k. k. Apost. Majestät des Kaisers. - Dunaj, 1857; Lloyd's Illustrierte Reisebibliothek von Wien nach Triest. - Dunaj, 1858.*

voznega sredstva in strah pred iztirjenjem, temveč tudi obširna pokrajina, ki se je razprostrla pred njihovimi očmi.⁹³

Z železnico je sicer izginilo pomembno prostorsko okolje ospredja, toda istočasno je na njegovo mesto stopilo novo področje, ki ga prej ni bilo. Značilnost potovanja z železnico je postalo branje. "Izpuhtevanje resničnosti in njeno ponovno vstajenje kot panorame se kaže kot predpostavka zato, da se pogled povsem emancipira od prepotovane pokrajine ter se poda v imaginarno nadomestno pokrajino, v literaturo."⁹⁴

Že sama ideja, da se na vlaku lahko bere, je stara toliko kot železnica. Že na začetku 30. let 19. stoletja poročajo, da potovanje z vlakom poteka tako mirno, da lahko popotnik popolnoma udobno prebira svoj časopis. Poročajo o vrtoglavih hitrostih, ob katerih brezbarvni in komajda prepoznavni zunanji predmeti švigajo mimo oči, hkrati pa dodajajo, "da je pri tem gibanje takšnega vlaka tako lahkotno, nežno in udobno, da lahko pri tem popolnoma mirno beremo ali celo pišemo."⁹⁵ Monotonija in dolgočasje potovanja z vlakom, o katerih so poročali kasneje, ko se je prvotno navdušenje poleglo in so bili vlaki že nekaj skorajda povsem samoumevnega, sta še dodaten argument za uveljavitev bralne kulture na potovanjih z vlakom.

Bralci so bili seveda skoraj izključno iz vrst meščanstva. Le zanje je značilno branje na potovanjih z vlakom. Nižji sloji, ki so se vozili z vlakom, niso brali. Pa ne samo zato, ker si tega niso mogli privoščiti, temveč tudi zaradi razlike v načinu potovanja. Vagoni tretjega in četrtega razreda namreč niso bili razdeljeni na kupeje.⁹⁶ Za preproste in obsežne vagone tretjega in četrtega razreda, v katere so bili natlačeni proletarski potniki, je značilna neprestana medsebojna komunikacija - komunikacija, ki je v kupejih prvega in drugega razreda, v katerih so se udobno vozili meščani, dokončno preminila vsaj konec 19. stoletja.⁹⁷

93 Marta Verginella: *Prihod vlaka v Trst*. - *Zgodovina za vse*, leto 4, št. 2, 1997, str. 61-62.

94 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*, str. 62.

95 *Ibidem*.

96 V vagonih četrtega razreda so bila sploh na voljo samo stojišča.

97 Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*, str. 62. *Prim. tudi: Ursula Becher: Geschichte des modernen Lebensstils*. - München, 1990, (dalje: *Becher, Geschichte des modernen Lebensstils...*), str. 212.

Učinek železnice na prostor

Izgradnja železnice je vplivala na prostorsko zasnovu naših mest in pokrajine. Železnica kot morfološki element in kot tehnična naprava je imela tako prostorski kot socialni učinek. S svojimi napravami je postala urbani element, značilen za nov družbeni odnos do gradnje in urejanja mest. Železnica se je tudi lepo vkomponirala v pokrajino. "Proga kot tehnična naprava se je namreč vrezala le v ozek pas pokrajine. Poleg tega je bila njena gradbena tehnologija s svojimi posegi in izbiri naravnih materialov za nasipe, podporne zidove in mostove veliko bolj priročna naravnemu okolju, kakor se to dogaja s sodobnimi infrastrukturnimi objekti velikih meril."⁹⁸ Pri večini ljudi je morala "zbujati izrazito romantično vzdušje, ki ga izražajo tudi sodobne upodobitve. Železnica v pokrajini je postala priljubljena tema vedutistov druge polovice 19. stoletja, tako da grafični motivi... pričajo o romantičnem občutenju stika med idilično pokrajino in tehnično novostjo".⁹⁹

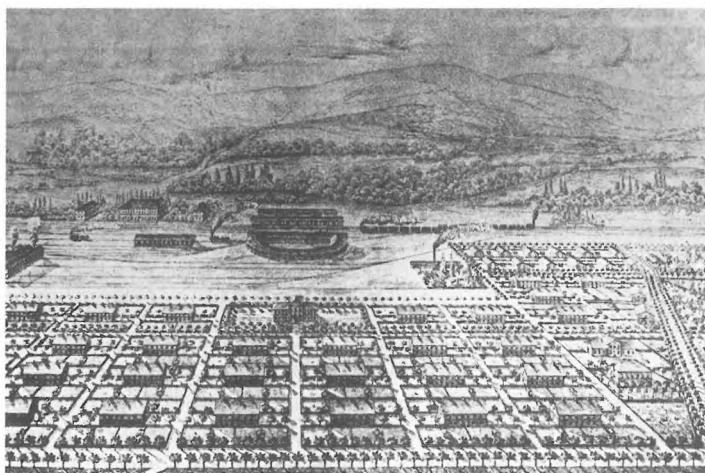
Glavna vloga železnice je bila, da je "ozemlje države približala prestolnici, da je omogočala njegovo ekonomsko izkoriščanje in vojaško nadziranje... Ko so železnice načrtovali, so tire speljali zunaj pozidanih območij, pa tudi železniške postaje so postavili zunaj mest. Kljub temu, da je šlo na videz za običajen tehnični problem trasiranja proge in lokacij postaj, so te odločitve imele globoke posledice na prostorsko rast mest".¹⁰⁰

Šele izgradnja južne železnice je prinesla nov veter v prostorsko koncepcijo pomembnejših središč, to je v Ljubljano, Celje in Maribor, pa tudi v manjše kraje, kot je npr. Postojna. "Vse naše postaje so bile prevoznega tipa, kar hkrati pomeni, da je bil železniški trak postavljen tangencialno glede na naselbinske aglomeracije... Pri manjših krajih, kjer urbanizacija ni bila tako burna, so kolodvori še vedno ob robu naselij in proga pri njih pomeni tisto prostorsko mejo,

98 Jelka Pirkovič: *Južna železnica in razvoj mest na Slovenskem v drugi polovici 19. stoletja*. - *Kronika, letnik 35, št. 1-2, 1987, (dalje: Pirkovič, Južna železnica...), str. 13.*

99 *Ibidem*, str. 14.

100 Jelka Pirkovič-Kocbek: *Kaj je urbanizem 19. stoletja na Slovenskem?* - *Kronika, letnik 31, št. 1, 1983, 39-40.*



Železniška kolonija na Studencih okoli leta 1880.

preko katere se niso širili. Drugače je bilo v Mariboru, Celju in Ljubljani." Ta mesta so namreč v drugi polovici 19. stoletja doživela živahnejši razvoj. Železniške postaje ter njej pripadajoče naprave kot so tiri, okretnice, delovni in pomožni objekti, so tu postavili zunaj do tedaj pozidanega mestnega območja. V Ljubljani so jo postavili v Šentpetrskem predmestju, v Mariboru pa v Graškem. V Celju je bila proga zaradi omejenega zemljišča med Voglajno in nekdanjim mestnim obzidjem speljana veliko bliže staremu mestu. "V vseh treh primerih je železniška postaja delovala kot močan magnet, ki je pospeševal pozidavo vmesnega prostora med starim mestnim jedrom in kolodvorom. Še več, železnica je bila v svoji pionirski fazi ne le gospodarsko važna naprava za prevoz blaga in ljudi, ampak je imela tudi močan prestižni pomen, ki se je kazal v tem, da je takoj postala priljubljeno mondeno prevozno sredstvo. Podobno je veljalo tudi za mestne četrti ob železniški postaji. Tako kot za večino evropskih mest druge polovice 19. stoletja velja tudi za Ljubljano, Celje in Maribor pravilo, da so na novo nastale ulice med starim mestnim jedrom in postajo bile med najelegantnejšimi in da se je tja postopoma selil poslovni center mesta." Poleg omenjenih središč je omeniti še trg Postojno. Tudi tu je namreč lokacija kolodvora "pospešila ureditev novega dela Postojne med glavno cesto in vznožjem hriba, kjer je speljana železnica... Ljubljana, Maribor, Celje in Postojna so na Slovenskem tudi edini kraji, kjer je namestitev železniške postaje botrovala nas-tanku za 19. stoletje značilne urbane strukture. V vseh drugih mestih ob kasnejše zgrajenih progah ali v manjših naseljih ob južni železnici je bil stik železnice z naseljem manj izrazit."¹⁰¹

¹⁰¹ Pirkovič, *Južna železnica...*, str. 15-17.

V večjih mestih ob železniški postaji so torej nastale trgovsko-poslovne reprezentančne četrti s stanovanji za boljše sloje in z vrsto centralnih dejavnosti. Omeniti pa je seveda potrebno še drug značilen stik med železnico in urbano zasnovo. V bližini tirov se je namestila industrija. V neposredni bližini železnice, npr. v črnih revirjih v Zasavju, se je razmahnilo premogovništvo.

V primeru Maribora je "železnica s Koroško progo leta 1863, z železniškimi delavnicami iz istega leta in z zgraditvijo novega železniškega mostu naslednje leto velikopotezno posegla v mestno okolico..."¹⁰² Na Studencih je ob delavnicah za obnovo voznega parka kmalu nastala prava železničarska kolonija, ki se je postopoma razrasla v novo mestno četrt.¹⁰³

Železnica pa je na mestno zasnovo imela še en učinek. Predstavljala je novo mejo mesta. Na eni strani je torej železnica ustvarila fizično, gospodarsko, kulturno in simbolično povezavo določenega mesta s svetom, po drugi strani pa so železniški tiri kot nekakšen nezaželen stranski učinek "postali težko premostljiva ovira in še danes delijo mesta na med seboj slabo povezane dele. Stanje se je še poslabšalo, ko so železniško omrežje širili in so mesta, kot so Ljubljana, Celje in Maribor, postala železniška križišča".¹⁰⁴

Dodajmo še, da železniška postaja v urbanih sredinah v tem smislu ni bila samo "srčni prekat v organizmu železnic".¹⁰⁵ "Kolodvor naj bi bil /tudi/ nov slavnostni vhod v mesto, reprezentančna točka, ki naj označuje neizčrpne možnosti povezave mesta s širnim svetom."¹⁰⁶ To so pred prvo svetovno vojno dobro izkoristili tudi celjski Nemci, ki so Nemško hišo (dokončana 1907), ki naj bi dokazovala, da je Celje prastaro nemško mesto, postavili ravno nasproti glavnega vhoda na kolodvor, "torej na mestu, kjer si vedno naletel na živahen ljudski vrvež, poleg tega pa je vsak prišlek, ki se je z vlakom pripeljal v mesto, najprej zagledal prav Nemško hišo".¹⁰⁷

102 Jože Curk: *Urbano-gradbena in komunalna zgodovina Maribora. - Kronika, letnik 31, št. 2-3, 1983, str. 154.*

103 Prim.: Tone Petek: *Kratek etnološki oris železničarske kolonije Studenci v Mariboru. - Kronika, letnik 31, št. 2-3, 1983, str. 197-202; prim. tudi: Mohorič, Zgodovina železnic..., str. 240.*

104 Pirkovič, *Južna železnica...*, str. 19.

105 *Geschichte der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie, Zweiter Band. - Dunaj/Teschen/Leipzig, 1898, str. 333.*

106 Pirkovič, *Južna železnica...*, str. 20.

107 Andrej Studen: *Beseda, dve o Nemški hiši. - Celjski zbornik, 1991, str. 44.*

Železniške nesreče

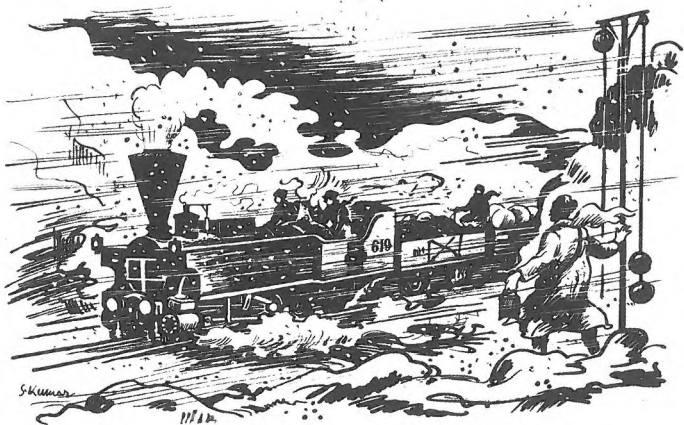
Vrlemu Heinrichu, ki nam je v svojem potopisu o potovanju iz Ljubljane na Dunaj leta 1843 opisal tudi svojo prvo vožnjo z vlakom, med drugim ni ušla misel na morebitno nesrečo, ki bi se utegnila pripetiti. Potovanju s čudežem takratne tehnike je namenil sijajen slavospev, pri tem pa ni pozabil zabeležiti opazke, da "tako udoben, presenetljivo nenavaden, za promet - zaradi tako mnogih naših želja - vzpodbuden in tako ekonomski način potovanja, sprva resnično ne dovoljuje, da bi pomislili na primere nesreč, ki so se že večkrat pripetile." Kanček strahu je bil torej prisoten tudi v srcu našega popotnika. Zlasti vožnja skozi predor se mu je zdela izredno bučna, naravnost shrhljiva. Ob njej ga je vsega prestrašenega kar zmrazilo pri srcu in "hitro je umaknil glavo od okna, ker se je nekoč zgodilo, da je nekdo, ki je sedel v vagonu, svojo glavo pomolil preveč ven in mu jo je zid predora odtrgal."¹⁰⁸

Poleg strašne nezgode v predoru, o kateri je morda slišal celo več kot pa se je dejansko pripetilo, so Heinricha zaskrbele tudi žareče iskre, ki jih je neutrudno bruhalo lokomotiva. Te so namreč predstavljale požarno nevarnost. Avanturističen, a obenem tudi nekoliko bojazljivi Heinrich je predlagal, da bi v izogib požarom lahko ravnali podobno kot v Angliji, "kjer naj bi strojevodjem pripravili mesto na vrhu lokomotive, da bi lahko imeli pregled nad celim vlakom, namesto da bi kot doslej sedeli ob nogah /železnega/ slona. Enakega upoštevanja je potrebno odkritje nekega sredstva, ki bi preprečevalo skrajno neprijetno in nevarno odnašanje isker po zraku in to ne samo mimo vagonov, temveč tudi v njih. Bil sem priča, kako je takšna iskra priletela na svileni plašč neke dame in na njem naredila kot srebrni goldinar veliko luknjo."¹⁰⁹

Za številna poročila o prvotnem zaznavanju železnice je značilno nenavadno ambivalentno doživljanje vožnje. Na eni strani jo sodobniki prvih vlakov opisujejo kot strašansko ravno, lahko, varno. Skratka, kot da bi leteli. Na drugi strani pa vožnja z vlakom v njih istočasno posreduje občutek nasilnosti in prikrita destrukcije. "Vsa lahkotnost, udobnost, varnost, ki je za potovanje z

¹⁰⁸ *Carniola, 31. 3. 1843, Eine Reise von Laibach nach Wien.*

¹⁰⁹ *Ibidem.*



V burji in snegu preko Krasa (S. Kumar, perorisba).

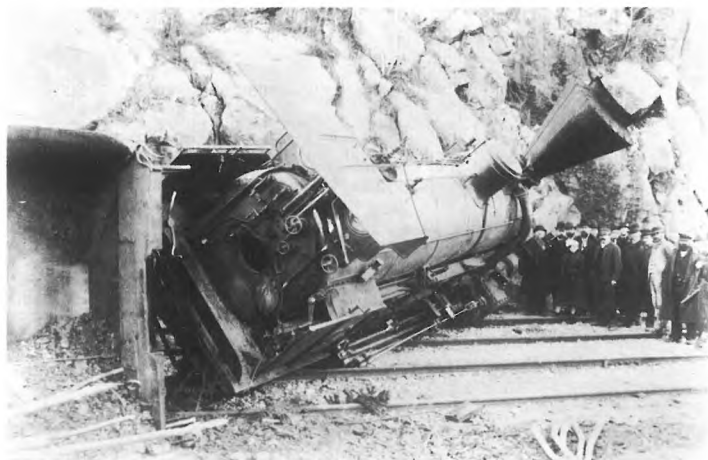
železnico značilna površinsko, je zato pospremljena z nekim stalno prisotnim prikritim strahom.¹¹⁰ To zaznamo tudi v Heinrichovem potopisu.

V času, ko so bile železnice še bolj poredko posejane po evropskem kontinentu, so novice o železniških nesrečah našle svoj odmev tudi v avstrijskih časnikih. Ena takih je bil tudi nevsakdanji pripetljaj, ki se je menda zgodil oktobra leta 1840 v Belgiji: "Pretekli teden, tako poročajo belgijski časopisi, je lokomotiva na železniški progi Bruselj - Ostende, v bližini kraja Melle, zapeljala preko krave, ki je ležala na tirih, in žival razpolovila. Vagon s premogom in nekaj vagonov so iztirili in vlak se je moral ustaviti. Ko se je s tem povzročena zmeda nekoliko poglela, se je zaslišalo beketaanje in na veliko presenečenje vseh so na progi našli telička, ki je bil videti zdrav in vesel. Žival je prišla na svet s carskim rezom, ki ga je opravila lokomotiva. Železniško tele, kot ga imenujejo, župan mesta Melle ni želel sprejeti v dar, zaradi čudežnega rojstva pa ga tudi ne smejo zaklati."¹¹¹

Podobnih štorij bi se še našlo. Strah pred možno katastrofo se je seveda v železniških popotnikih zadrževal samo v časih, ko železnica še ni postala nova normalna sestavina vsakdanjika naših prednikov. "S kulturno in psihično asimilacijo železnice, ki je bila v zahodni Evropi zaključena že sredi 19. stoletja, so izginila tudi ta vznemirjenja med vožnjo. Hkrati niso več uporabljali fraze o

¹¹⁰ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*, str. 117.

¹¹¹ Gerhard M. Dienes: *Die ersten Dampfeisenbahnen Kontinentaleuropas. - V: Die Südbahn...*, str. 20. Dogodek v Belgiji je obelodanil graški *Der Aufmerksame*, 31. 10. 1840.



Od burje prevrnjena lokomotiva na Krasu.

'uničenju časa in prostora', ki je bila tako značilna za zgodnje obdobje železnice. Ta ni imela več nobenega pomena, kajti medtem je nova geografija, ki jo je ustvarila železnica in ki so jo najprej tako šokantno doživljali, postala nova 'druga narava'¹¹².

Predindustrijska doba ni poznala tehničnih nesreč, ki so značilne za dobo tehnike in industrije. Predindustrijske katastrofe so naravni dogodki - naravne nesreče. S svojo uničevalno močjo prihajajo od zunaj - kot poplava, potres, vihar, strela, neurje itd. V industrijski dobi vsi ti naravni dogodki seveda ostanejo med sestavinami človekovega vsakdanjika, njim nasproti pa pridejo še uničenja zaradi tehnične nesreče, ki jih je s sabo prinesla industrijska revolucija. "Tehnične aparature se uničujejo s svojo lastno močjo. Energije, ki krotijo parni stroj, da bi jih kot delovno fazo regulirano oddal, udarijo v nesreči proti sebi samim."¹¹³

Železniške nesreče so sploh sodile med bolj ali manj spektakularne dogodke 19. stoletja. Z več ali manj zanimanja jih je spremljalo časopisje. Poleg naravnih (plazovi, snežni zameti, burja) so bili pogosti vzroki za nesreče še človeške napake ali nepazljivosti. Pred iznajdbo zračnih zavor so bili vzrok tudi problemi z zaviranjem, pa eksplozije parnega kotla, naleti ali iztirjenja vlakov. Oglejmo si tri primere.

Jeseni leta 1852 je že nekaj tednov močno deževalo. Deževala so tudi časopisna poročila o poplavih in drugih nesrečah. Zaradi hudo razmočene

¹¹² Shivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*, str. 118.

¹¹³ *Ibidem*, str. 118-119.

zemlje so se prožili plazovi. 12. oktobra 1852 se je malo po polnoči nedaleč od železniške postaje Sava usula gmota skal na progo in povzročila iztirjenje tovrnega vlaka. Lokomotiva je stala 7 čevljev (cca. 2,2 m) stran od tračnic, tender se je prevrnil, močno poškodovana pa sta bila tudi prvi in drugi vagon. Kurjač je bil hudo ranjen in je podlegel ranam.¹¹⁴

Prva nesreča, ki jo je povzročila eksplozija parnega kotla, se je na južni železnici primerila že leta 1843.¹¹⁵ Na Slovenskem je parni kotel prvič eksplodiral leta 1849.¹¹⁶ Nekoliko odmevnejša nesreča pa se je pripetila 9. aprila 1861 dopoldan, ko je močno počilo v beli Ljubljani. Blizu železniške čuvajnice št. 641 pri Lattermannovem drevoredu je namreč razneslo kotel lokomotive tovrnega vlaka, ki je peljal proti Trstu. "Eksplozija se je zgodila z zamolklim pokom, ki je bil podoben oddaljenemu topovskemu strelu. Stroj se je sesul, kotel pa je zletel v zrak. Preko telegrafske napeljave ga je vrglo 95 klafter daleč.¹¹⁷ Dvakrat se je še odbil od tal ter se na koncu globoko zaril v zemljo. Poškodovani so bili tudi trije vagoni. Strojevodjo Novaka in kurjača Jeršo je vrglo iz lokomotive in sta tako opečena, da verjetno ne bosta preživela. Nakladač Steinbacher je bil lažje ranjen."¹¹⁸

Redke so bile nesreče, ki jim je botrovala kraška burja. Toda bile so. Na primer tista 10. februarja 1865, ko je burja pokazala svojo "strašno moč" in na tržaški progi med Divačo in Gornjimi Ležičami nad Vremsko dolino prevrnila 8 praznih vagonov tovrnega vlaka. Bleiweisove Novice so zapisale, da "k sreči ni nobene žive duše na zvrnjenih vozovih bilo, da ni večje nesreče, razun te, da so vozovi sploh zelo poškodovani."¹¹⁹

114 Glej: Novice, 13. 10. 1852.

115 Gerhard M. Dienes: *Südbahnunfälle - Zeitungsmeldungen*. - V: *Die Südbahn...*, str. 188.

116 5. septembra 1849 je v predoru Črešnjevca med postajama Pragersko in Poljčane zaradi pomanjkanja vode v kotlu eksplodirala lokomotiva Mürz. - *Laibacher Zeitung*, 6. 9. 1849. Zanimivo je, da Bleiweisove Novice o nesreči niso poročale. Glej tudi: Mladen Bogić: *Ko je k nam prihajala železnica*. - Nova prog, 9, 1999, str. 8.

117 Poročevalec je najverjetneje pretiraval, da je kotel vrglo tako daleč. Če razdaljo preračunamo v današnje dolžinske mere, bi 95 klafter zneslo imponantnih 180 m (1 dunajska klaftera = 1,895 m).

118 *Laibacher Zeitung*, 10. 4. 1861. Glej tudi: Novice, 10. 4. 1861.

119 Novice, 15. 2. 1865; *Laibacher Zeitung*, 11. 2. 1865.

Napredek

Napredek na področju železniškega prometa je bil kljub nekaterim odporom in pomislekom proti železnici v drugi polovici 19. stoletja nezadržen. Leta 1857 so južno železnico speljali do Trsta, v naslednjih desetletjih pa je ta osrednja prometna žila avstrijskega dela monarhije dobila vrsto odcepov. S progo Trst - Gorica - Videm (1860) je bila ustvarjena zveza z Benečijo, s progo Ptuj - Budimpešta (1861) z Ogrsko in s progo Zidani most - Zagreb - Sisak (1862) oziroma Zagreb - Karlovac (1865) s Hrvatsko. Proga Maribor - Celovec - Beljak (1864) je prečkala Koroško. Nanjo se je vezala proga Ljubljana - Jesenice - Trbiž - Beljak (1873). Kmalu sta bila dokončana tudi odcepa Pivka - Reka (1873) in Divača - Pulj (1876). Pomembni sta bili tudi dolenski progi do Novega mesta (1894) in Kočevja (1893), mednarodno pa je imela največji pomen karavanška ali turska železnica (1909), ki je ponovno povezala Trst s severom, zlasti južno Nemčijo, ter dala Posočju moderno železnico. V letih pred prvo svetovno vojno so zgradili tudi vrsto lokalnih prog, npr. Radgona - Ljutomer (1890), Ljubljana - Kamnik (1891), Grobelno - Rogatec (1903) itn.¹²⁰

"Železnica kot komunikativen instrument je spremenila čas in prostor. Dana prostorska razdalja, za katere premagovanje so tradicionalno potrebovali določeno mero potovalnega ali transportnega časa, je naenkrat postala premagljiva v delčku tega časa. V istem času so sedaj lahko kar nekajkrat prevozili staro prostorsko razdaljo."¹²¹

Potovanje z vozom ali kočijo od Dunaja do Trsta je trajalo več dni. S prihodom južne železnice pa se je potovalni čas bistveno skrajšal. Tako je npr. leta 1859 poštni vlak krenil z Dunaja ob 8 uri in 40 minut ter prispel v Trst naslednje jutro ob 7 uri. Že dve leti kasneje so vpeljali brzovlak, ki je dvakrat tedensko krenil z Dunaja ob 6 uri in 30 minut in prispel v Trst ob 22 uri in 12 minut. V naslednjih letih se je potovalni čas na progi med Donavo in Jadranom še skrajšal. Leta 1884 je npr. najhitrejši, t.i. kurirski vlak, prevozil to pot v 13 urah

120 Glej: *Zgodovina Slovencev*. - CZ, Ljubljana, 1979, str. 483 in 534.

121 Gerhard M. Dienes: *Eisenbahn, Kommunikation, Eisenbahnzeit*. - V: *Die Südbahn...*, str. 206.

in 42 minutah.¹²² Tako je pisec uvodnika v Vodniku po južni železnici konec stoletja lahko med drugim upravičeno zapisal: "Za časa naših starih očetov je bilo potovanje od Dunaja do Trsta ali pa do Benetk predrzno tveganje, težka naloga, ki se je ni hotel lotiti vsakdo. Takrat je namreč bilo običajno, da se je potnik moral dneve in dneve prebijati skozi raznovrstne mučne prelaze v okornih poštnih kočijah, po pogosto izredno slabih in prašnih podeželskih cestah. In zato ni naključje, da med ljudmi še vedno kroži šala o tem prevoznem sredstvu s sramotilnim vzdevkom 'polžasta pošta'. Danes ljudje tja drvijo z viharno hitrostjo, z vsemi udobnostmi in razkošjem opremljenimi ekspresnimi in luksuznimi vlaki, ki povezujejo Petrograd z uveljavljeno riviero, severno Nemčijo s sončno Italijo, megleno Veliko Britanijo z obalo Jadrana in od tod s svojimi lastnimi parniki z Egiptom in daljno Vzhodno Indijo. Kdo sploh še pomisli na čas, ko so se težko natovorjeni vozovi, odvisni od vetra in vremena, ob pokanju bičev in prekljinjanju kočijažev, le s težavo vlekli po cesti - takrat, leta 1828, ko so morala biti vrata Schottwiena na področju Semmeringa zravnana z zemljo, da bi se lahko na tovornem vozu prepeljal parni stroj, namenjen iz Dunaja v Trst. Najdragocenejše kolonialno blago, ki se iz Argentine, Japonske, Kitajske, Indije in Egipta kopiči v tržaškem pristanišču, je danes z nepredstavljivo hitrostjo transportirano v notranjost Avstrije in ostale evropske celine. Prefinjen okus po prekrasnih južnih sadežih, ki so dozoreli pod milim italijanskim nebom, in vonj po svežih rožah, ki se razširja po poljanah okoli Nice, se naenkrat znajde okoli nas na neprijaznem severu, sredi snega in ledu." In ravno južna železnica "je bila in je tisti dejavnik, ki je Avstriji omogočil udeležbo pri svetovni trgovini".¹²³

¹²² *Ibidem*.

¹²³ *Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, Hrsg. von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. - Dunaj / Brno / Leipzig, 1899, str. 1.*

Spremembe časa

Bolj kot se je uveljavljala meščanska družba s svojimi dosežki in standardi, bolj je bila pomembna tudi hitrost prometa. Odslej je nekaj veljalo samo še hitra in neproblematična vožnja med vstopno in zaželeno izstopno postajo. Že pred prihodom železnice so se v prometu uveljavile hitre poštne kočije, ki so bile bolje opremljene, potovalni čas se je zmanjšal, nadzorovali pa so tudi točnost. Toda vtis o potovalni hitrosti se je poglobil šele z izgradnjo železnic, v času, ko so vlaki postali prevladujoče prevozno sredstvo za potovanja po kopnem.¹²⁴

Hitrost je zahtevala točnost. Točnost pa je spet predvidevala poenotenje merjenja časa. Individualno merjenje časa vsakega kraja so morali nadomestiti z nadregionalno poenotenim časom. Čas železnice, ki so ga kazale ure železniških postaj, je postal normativni čas.¹²⁵ Redno vozeči vlaki so lahko tistim skupinam, ki so bile še vedno zavezane staremu časovnemu redu, nadomestile celo uro.

Čas je v 19. stoletju dobil novo dimenzijo. "Naraščajoča industrializacija je ustvarjala potrebo po splošno uveljavljenem in natančnem urnem dnevnem času... Nov, na industrijskem uravnavanju življenja utemeljen čas se je zlasti od sredine 19. stoletja bolj ali manj uveljavljal povsod; nazorno ga kažejo okoliščine ob uvajanju železnice... Nujno sinhronizirani, že z minutami merjeni vozni redi in z njimi uravnavaano železničarsko delo je od železničarjev zahtevalo osebno stalno razviden natančen čas; tej potrebi so zadostile prav kakovostne žepne, tako imenovane železničarske ure. Seveda pa se je pojavila podobna potreba pri železniških potnikih in vseh, ki so imeli opravka z osebnim ali tovarnim železniškim prometom. Nestalno razvidni, z javnimi ali hišnimi

124 Prim.: Becher, *Geschichte des modernen Lebensstils...*, str. 208-209.

125 Sandgruber, *Wir fahren mit der Eisenbahn...*, str. 43.

126 Gorazd Makarovič: *Slovenci in čas. Odnos do časa kot okvir in sestavina vsakdanjega življenja*. - Ljubljana, 1995, str. 76-77.

127 O prodoru ur v okvir konzumne družbe glej tudi: Roman Sandgruber: *Die Anfänge der Konsumgesellschaft. Konsumgüterverbrauch, Lebensstandard und Alltagskultur in Österreich im 19. und 20. Jahrhundert*. - München, 1982, str. 382-383.

Železnica je postala prispodoba hitrosti: "Hitro mora vse iti naprej! Izgubiti nobene minute! je geslo, s krili opremljeno kolo pa prispodoba železnice, ki je tudi po pravici postalo znamenje našega časa. Naši stari očetje, ki so s svojo togo resnostjo nosili še napudrane lasulje, starokopitne kite in mreže za lase, bi zmakevaje z glavo obstali na poti, če bi videli podobo današnjega sveta."¹³⁰

Zato je Slovenski narod 24. 3. 1896 takole zajedljivo pisal o "počasnosti" kamniške železnice:

"Kamniški brzovlak je ravnokar z velikim naporom prikihal in prikašljaj in utrujen daljne težavne poti otrpnil pred kolodvorom..." In dodal še tole anekdoto:

"Nekje na kamniški progi

Kamniški brzovlak drvi z nečuveno hitrostjo. Vsled silne sape priklanja se drevje in grmovje ob robu proge in listje in prah se meče v divjem vrtincu.

Krdelce za krdelcem otrok gre v šolo.

'Hej otročički, ljubi božji otročički, kar gori skočite in se z nami v šolo popeljite' - vabijo domo-rodo-človeko deco- in šololjubni sprevodniki. 'Le gori k nam! Le kar gori na vlak!'

'Ne, ne, gospod konduktar. Ko bi se z vami vozili, bi gotovo šolo zamudili' - odgovarjajo šolarčki.

In krdelce za krdelcem šolarčkov leze po cesti v šolo naprej, za šolarčki pa po progi drvi - kamniški brzovlak."¹³¹

¹³⁰ *Ibidem*, str. 206.

¹³¹ *Slovenski narod*, 24. 3. 1896.

Pošta in telegraf

Mreža železnic, ki je postopoma postajala vse gostejša, s sabo ni prinesla le spremembe dojemanja prostora in časa, ampak tudi gospodarsko, kulturno in politično integracijo (slovenskega) prostora. S skrajšanjem potovalnih časov se je zblížalo tudi prebivalstvo. Ustna izmenjava mnenj in obzorje vsakega posameznika je naraščalo hitreje kot kdaj koli prej, šole in izobraževalne ustanove so prišle bližje. Pošta je z železnico postala hitrejša. V svet pa s poštnimi vozovi niso potovala samo pisma in paketi, temveč tudi tisk. In z njim najrazličnejše novice, tudi politične. Nič čudnega torej, če je vest o izbruhu marčne revolucije 1848 na Dunaju na Štajersko prišla prav z železnico.¹³²

Faktorji, ki so obvladovali javno življenje, so bili pred časom železnice popolnoma drugačni. "Društveno življenje, javno mnenje, ki je danes postalo nekaj povsem novega, so bili prej pod popolnoma drugačnimi življenjskimi pogoji. Kako počasi in lenobno so potovale novice, kako otežena je bila osebnostna izmenjava! Šele z železnicami, temi pripravljenimi, poceni in zanesljivimi nosilci korespondence, je lahko pošta prišla do svoje občudovanja vredne organizacije in svojih sijajnih dosežkov... Šele z železnicami pa je tudi tisk lahko tako masovno učinkoval na življenje ljudi in dosegel svojo današnjo moč in pomen. Železnice so tisk spremenile v sekundni kazalec svetovne zgodovine."¹³³

V ožjem kontekstu s pošto pa moramo obravnavati tudi telegraf. Telegrafija predstavlja naravnost revolucionarno odkritje, ki kmalu z neomejenim dosegom zamenja prejšnje ognjene, dimne signale ter sporočila z bobni, s katerimi se je človek sporazumeval že tisočletja. Telegrafija je bila tudi prva sistematična in družbeno relevantna poraba električne energije.

132 Za Celje prim.: Orožen, *Celska kronika...*, str. 203-204: 16. marca 1848 je "s banderami okinčan hlaпон vozovlak pripeljal v Cele, po kojem je došla novica, da so cesar Ferdinand I. censuro vzdignili ino namestovanje ljudstva dovolili. Ta novica se je ko blisk po mestu raznesla in vse je hitelo se tam resnice prepričat. Ob 3. uri po poldne so trije mestlani na kolodvoru vzdignili tri nagloma narete bandere ino so jih s turskoj musikoj ino s glasnem vpitjem spremljajočega ljudstva v mesto nesli."

133 Gerhard M. Dienes: *Eisenbahn, Kommunikation, Eisenbahnzeit. - V: Die Südbahn...*, str. 206.



Najstarejše sredstvo komunikacije v železniškem prometu so signali. Na sliki so signalne kočare na Verdu pri Vrhniki (J. Novopacky, litografija).

Električni telegraf je bil gotovo najpomembnejša tehnična dopolnitev železnice. Pri železnici so namreč signali že od vsega začetka igrali življenjsko pomembno vlogo. Proga kot celokupnost tirov, po kateri so sopihale lokomotive, ki so za sabo vlekle različne kompozicije vagonov, je morala delovati usklajeno. "Morali so jo torej obvarovati pred katastrofo. Pri prvih vožnjah po železnici so zato, da bi opozarjali na ovire, nasproti prihajajoče vlake ipd., uporabljali posebno osebje, katerega edina naloga je bila skrbeti za varnost. Prvi optični in akustični signali, ki so jih ustvarili za podporo te dejavnosti, so se zaradi teme ali megle hitro izkazali za nezadostne. Še posebno vožnje skozi predor z njimi niso mogli zavarovati. In ravno pri prehodih predorov je nato prišlo do prve praktične uporabe električnega telegrafa. Takoimenovani "Space-Interval-System" so uporabili sprva pri predorih, kasneje pa na celotni progi. Za vsak odsek je bil pristojen telegraf. Strojvodja je odslej moral samo še slediti signalom, ki so mu jih posredovali z oddaljene telegrafske postaje... Železnice brez telegrafa si ni bilo več mogoče predstavljati. Brez njega naj bi bila samo še organizem brez živčnega sistema."¹³⁴

Telegraf je torej imel za obratovanje železnice silen pomen. Vožnjo po železnici ni določal in označeval samo kot tehnično potrebna signalna naprava, temveč je tudi sam s svojo fizično pojavnostjo postal pomenljiv znak vožnje oziroma potovanja. Preko njega se je namreč potnikom posredoval zunanji svet na drugi strani kupejskega okna. Železniški potnik je skozi okno kupeja zaznaval telegrafske drogove in žice, ki so drveli mimo. "Nikdar ni videl samo pokrajine, skozi katero je potoval, temveč vedno tudi tiste drogove in žice, ki

¹³⁴ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise...*, str. 33.



Na veduti Ljubljane s Tivolijem so ob železniški progi razvidni tudi telegrafski drogovi (J. Novopacky, litografija).

pripadajo železnici tako kot tračnice. Pokrajina se pojavlja za telegrafskimi drogovi in žicami, vidimo jo skozi njih.¹³⁵

Prvo brzojavno progo v Avstriji (od Dunaja do Floridsdorfa) so napravili in preizkusili že leta 1845, leta 1846 so jo podaljšali do Brna, naslednje leto pa do Prage. Leta 1849 so telegrafsko zvezali tudi Dunaj in Trst in konec leta 1850 je bilo z Dunajem povezanih že 15 glavnih provincialnih mest. Leta 1856 je bilo v Avstriji že 3000 km telegrafskih linij.

Na začetku leta 1850 so Bleiweisove Novice oznanile, da se je tudi v naših krajih pojavil telegraf ali daljnopisnik in da "nobena znajdba poslednjih časov ni tako imenitna, kakor ta... Po tistim bakrenim (kufrenim) dratu, ki ga vidite potegnjeniga na visoke kole zraven železnice ali scer velikih cesta, šviga tista čudovita moč semtertje, ktera, kakor blisk hitra, nosi oznanila iz eniga kraja v družiga". Bralce Novic je pisec podučil o delovanju telegrafa ter poudaril, da pri bliskovitem pošiljanju sporočil iz enega v drugi kraj ne gre za nikakršno coprnijo ali čudež. "Elektro-magnetični telegraf" je bil odslej na voljo vsakemu človeku, "če zato določeno plačilo odrajta, ktero je po številu čerk in po daljavi eniga kraja do družiga odmerjeno". "A drago je bilo to dopisovanje; iz Ljubljane si plačal na Dunaj 7 gld, v Trst 5 gld, v Gradec 6 gld, v Prago celo 10 gld." Pristojbino za telegraf so malo znižali šele leta 1857.¹³⁶

¹³⁵ *Ibidem*, str. 34.

¹³⁶ Andrej Studen: *Modernizacija načina življenja na preomu stoletja*. - V: *Preteklost sodobnosti. Izbrana poglavja slovenske novejšje zgodovine*. - Ljubljana, 1999, str. 37-38.

Dodajmo še, da je tudi telegraf na začetku naletel na podoben "nezaupljiv" sprejem kot železnica. Še pred dokončno vzpostavitvijo telegrafske mreže je bila ta novotarija tarča raznih uničevalcev. Celjske Slovenske novine namreč poročajo o žalostni resnici, "da se povsodi nasledki starega kopita kažejo, pa vonder vupati moramo, da bode časoma boljše... Zgodi se dostikrat, de hudobneži - ali kako bi jih imenovali - komaj napravljene urnokaze ali telegrafe poškodujejo". Vse "hudobneže", ki so poškodovali "urnokaze ob cesti proti Trstu, kakor tudi une, ki grejo proti Celu", so podučile, da bodo za storjeno hudodelstvo ustrezno kaznovani ter pribile: "Čas smo doživeli, v katerim je umetnost in učenost vse presegla, česar bi si človeški um pred stoletjem ne bil mogel misliti. Hlip goni mašine v fabrikah in na železnicah; železnice nas pripeljejo v eni uri tje, kamor smo poprej dan potu potrebovali; pot, ki je nove zgodbe v šestih dneh donašal, je prikrajšan po urnokazih, ki take novice v četrtni ure na mesto donesejo; in današnjemu rodu je še čast prihranjena, take hudobneže v družbi terpeti, ki take - božji modrosti in človeškemu umu slavne iznajdbe in umetnosti zaničujejo in poderajo!"¹³⁷

¹³⁷ Slovenske novine, 12. 4. 1849.

Epilog

Na začetku, ko je bila železnica še v povojih, jo je - to "nezaslišano novost" - ves civilizirani svet sprejemal s čudenjem in strmenjem. Konec 19. stoletja so pisci obsežne zgodovine železnic v avstroogrski monarhiji upravičeno poudarili, da si konec "stoletja napredka" kaj težko predstavljamo prometne razmere pred prihodom prvih parnih vlakov: "Na neprehodnih poteh, skozi soteske, polne nevarnosti, so se majali težki vozovi in premagali 3 do 5 kilometrov na uro - seveda če jih ni zadela kakšna druga nevarnost ali pa jim ni pot povsem zaprla kakšna elementarna nesreča. S kakšnimi težavami, s kakšno negotovostjo in počasnostjo je bil povezan transport blaga, ki ni smel biti ne pretežak in ne preobsežen! 'Vozilo se je po neravnih in kotanjastih poteh, posutih s prodrom in gramozom, ali po težavnih in neosnovanih, umazanih in blatnih kolovozih. Čez nje in po njih so se obloženi vozovi pogosto vlekli z izredno težavnostjo in se izpostavljali silovitemu premetavanju, ali pa so se do pesta koles vdrli ter so se morali ponovno izkopati iz blata', je zapisal nek sodobnik. Danes pa se lahko veselimo, da je hitrost, rednost, točnost, cenenost in velika varnost železniškega prometa že nekaj vsakdanjega, samoumevnega. A kljub temu je vpeljava železnic v skoraj vseh deželah našla resne, trdovratne, zagrizene in strastne nasprotnike, ki so pobudnikom za njihovo izgradnjo povzročali hude težave."¹³⁸

Poleg tradicionalnega strahu pred novotarijami in čudenja nad t. i. "nevidno močjo" lokomotive, se je topos, s katerim je zgodnje 19. stoletje opisovalo učinek železnice glasil: uničenje prostora in časa. "Ta predstava je temeljila na hitrosti, ki jo je doseglo novo prometno sredstvo. Dana prostorska oddaljenost, za katere premagovanje bi morali tradicionalno vložiti določeno količino potovalnega ali transportnega časa, je bila naenkrat premagljiva v delčku tega časa, ali povedano drugače, v istem času so lahko odslej večkrat prevozili staro prostorsko razdaljo. Ekonomsko je to v prometu pomenilo zmanjšanje prostora."¹³⁹ Zlasti hitrost novega prevoznega sredstva, kakršne dotlej še niso poznali, je v bistvu zamaknila takratnega človeka v stanje pretiravanja: "v isti meri ga je

138 *Geschichte der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie, Erster Band, Teil I. - Dunaj/Teschen/Leipzig, 1897, str. 4.*

139 *Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise..., str. 35.*

zagrabila tako omama veselja kot vrtoglavica strahu; divjal je proti nekemu cilju, pa se je še vedno počutil izpostavljen vožnji v neznano.¹⁴⁰ Nič čudnega torej, če so na začetku nekateri napovedovali celo "možganska obolenja ljudi in jalovost živali zaradi hrupa in puha tega hudičevega izuma".¹⁴¹ Toda že v teku nekaj desetletij so se povsem potrdile misli Vinzenza Zusnerja, ki je v svoji slavnostni pesmi ob odprtju proge do štajerske prestolnice leta 1844 (prebrali so jo v stanovskem gledališču v Gradcu) goste upravičeno prepričeval, da bodo prihod železnice v naše dežele zagotovo slavili še njihovi vnuki.¹⁴² Njihovi pravnuki z začetka 20. stoletja pa so verjetno že bolj prisegali na novo prevozno sredstvo - avtomobil, katerega neprekinjen zmagoslavni pohod lahko spremljamo vse do današnjih dni.¹⁴³

140 Glaser, *Industriekultur und Alltagsleben...*, str. 20.

141 Maruša Pleterski: *Organizacijska struktura železnic od 1828 do 1950, magistrsko delo, tipkopis*. - Ljubljana, 1998, str. 1.

142 Prim.: Stiria, 22. 10. 1844; prim. tudi: Vodopivec, *Socialni in gospodarski nazori...*, str. 235-236.

143 Več o tem: Becher, *Geschichte des modernen Lebensstils...*, str. 213-214.

ZUSAMMENFASSUNG

"Es gibt ein Mittel, Eure Majestät, die entferntesten Völker der Monarchie zu den Mauern der Residenz zu führen," wollte Franz Xaver Riepl (1790-1857) im Jahre 1835 den Kaiser Franz I. kurz vor seinem Tod für den Eisenbahnbau begeistern. Welches Mittel das sei, erwiderte der jedem Neuerer mit Mißtrauen entgegnetende betagte Monarch. Riepl, ein echter "Fortschrittler, für welchen die von der Naturlandschaft unabhängige Eisenbahnstrecke die Befreiung von Naturbeschränkungen bedeutete", erwiderte darauf: "Eisenbahnen, Eisenbahnen, Eure Majestät."

Doch Riepl, der - wie auch sein Förderer Erzherzog Johann - Wien mit Triest mittels Eisenbahn verbinden wollte, verrichtete nicht viel beim Kaiser Franz I. Mehr Erfolg war dem jüdischen Bankier Salomon Rothschild gegönnt, der im Eisenbahnbau schnell eine "überaus lohnende Initiative zur Kapital-Investition erkannte". Obwohl sich der Nachfolger auf dem Thron, Kaiser Ferdinand I., angesichts des Rothschild' Ansuchens zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Galizien an den Kopf griff - er soll gesagt haben: "Der dumme Rothschild! Zweimal in der Woche geht a Postwagerl von Wien nach Brünn und nie san die Plätze b'setzt. Da will der dumme Rothschild a neumodische Bahn baun. Gschiacht eam scho recht, soll er nur sei Göld anbaun." - gelang es dem unternehmungslustigen Bankier noch in demselben Jahr (1835), den neuen Kaiser zu überzeugen, ihm die Konzession zum Bau der Nordbahn zu erteilen. Der weitblickende Rothschild fing mit dem Bau im Jahre 1836 an und schon am 17. November 1837 wurde erfolgreich der erste Abschnitt der Strecke von Floridsdorf bis Wagram eröffnet. Es war dies der Geburtstag der Eisenbahnen mit Dampftraktion in Österreich.

Die Begeisterung über die Eisenbahn, die Riepl und Rothschild zeigten, auf der anderen Seite aber Befürchtungen und Skepsis, die bei beiden österreichischen Monarchen der Vormärz-Ära zu finden sind, waren schon von den ersten Nachrichten über die Eisenbahnen in West-Europa an auch in Österreich und in den slowenischen Ländern gang und gäbe. Schon ein kurzer Blick in die Vormärz-Presse überzeugt davon, daß es neben denjenigen, die in der

Eisenbahn eine "revolutionäre" Erfindung sahen, auch diejenigen gegeben hat, die dafür wenig Begeisterung aufbringen konnten. Insbesondere in den niedrigeren Schichten kräftigte sich die Befürchtung, durch die Eisenbahnen "würden die Reichen noch reicher", indem viele Hunderte von Gastwirten, landwirtschaftlichen Fuhrleuten, Schmieden und Frachtbeförderern untergehen mußten. Doch nach der siegreichen Ankunft der Eisenbahn in die slowenischen Länder (1846 bis Celje, 1849 bis Ljubljana und 1857 bis Triest) lösten sich die Bedenken bald auf. Dies zeigte sich schon bei den feierlichen Eröffnungen der Teilstrecken der Südlichen Staatsbahn, einer Eisenbahn, die auch im technischen Sinn (die zahlreichen Kunstbauten, Tunnel, Viadukte und Brücken) ein wahres Meisterwerk war. Durch den fortschreitenden Ausbau des lokalen Streckennetzes in den folgenden Jahrzehnten haben sich auch die Gedanken Vinzenz Zusners völlig bestätigt, welcher 1844 in seinem Festlied an die feierlich zu eröffnende Eisenbahn bis Graz (das Gedicht wurde im Standestheater der steirischen Hauptstadt vorgelesen) die Gäste - mit Fug und Recht - zu überzeugen suchte, die Ankunft der Eisenbahn würden noch ihre Enkelkinder würdigen. Und fürwahr, die Eisenbahn bahnte auch auf dem slowenischen Gebiet den Weg für die Industrialisierung an und wurde zum "Motor" umfangreicher gesellschaftlicher Veränderungen, die in kraßem Gegensatz zum feudalen, vorindustriellen Gesellschafts-, Herrschafts- und Wirtschaftssystem waren. Sie verlieh der slowenischen Wirtschaft (gemeinsam mit der Post und dem Telegraphen) einen neuen Schwung und steuerte wesentlich zur kulturellen und politischen Integration des slowenischen Raumes bei.

Die Eisenbahn übte auch bedeutenden Einfluß auf die räumliche Anlage der slowenischen Städte und der Landschaft aus. Mit ihren Einrichtungen wurde sie zu urbanem Element, charakteristisch für die neue gesellschaftliche Relation zum Städtebau und -Planung. Sie brachte frischen Wind in die Raumkonzeption bedeutender urbaner Zentren (z. B. Maribor, Celje, Ljubljana und Postojna), gleichzeitig fügte sie sich aber auch gut in die Landschaft im breiteren Sinne ein, schnitt sie sich doch sehr begrenzt in sie ein.

Als Instrument der Kommunikation änderte die Eisenbahn grundsätzlich auch die Begriffe von Zeit und Raum. Der moderne Eisenbahnverkehr, der sprunghaft zunahm, führte ein neues Erleben des Raumes herbei - die sogenannte "Panoramisierung der Welt". Im Unterschied zur scharfen vorindustriellen Raumerfahrung (von der Kutsche aus) machte die Eisenbahnfahrt wegen der Geschwindigkeit und der Eigenart der Reise den Vordergrundgefühl zunichte, eben jene Raumdimension, die das Erleben der traditionellen Kutschenreise wesentlich mitbestimmt hatte. Unsommer beeinflusste die Eisenbahn das Erleben der Zeit. Obwohl vor der Erfindung und dem Durchsetzen der Eisenbahnen noch die schnellen Postkutschen zur Geltung

kamen, die schon zur Kürzung der Reisezeit beitrugen, vertiefte sich der Eindruck der Reisegeschwindigkeit erst durch die Eisenbahn. Die Geschwindigkeit verlangte nach Pünktlichkeit, die Pünktlichkeit ihrerseits setzte die Vereinheitlichung des Zeitmessens voraus. Das individuelle Zeitmessen in jeder Ortschaft mußte durch überregionale vereinheitlichte Zeit ersetzt werden. Die Zeit, die die Eisenbahnuhren an den Bahnhöfen zeigten, wurde zur Normzeit, die Eisenbahn selbst wurde zum Inbegriff der Geschwindigkeit.

Es darf aber auch die Tatsache nicht vergessen werden, daß die Eisenbahn relevant zur nationalen und kulturellen Integration des slowenischen Raumes beitrug. Gesagt mit den Worten von Sebastijan Roš: "Jede Eisenbahn, wo immer sie gebaut wurde, brachte mehr Kultur in die berührten Ortschaften, als das weiseste Buch, das je geschrieben..."

VIRI IN LITERATURA:

Ursula BECHER: Geschichte des modernen Lebensstils. - München, 1990.

Mladen BOGIĆ: Ko je k nam prihajala železnica. - V: Nova prog, 9, 1999, str. 1-8.

CARNIOLIA, 1843.

Jože CURK: Urbano-gradbena in komunalna zgodovina Maribora. - V: Kronika, letnik 31, št. 2-3, 1983, str. 148-157.

Janez CVIRN: Finančno poslovanje družine Marka Vincenca Lipolda v letih 1867-1871 in 1878-1883. - V: Zgodovinski časopis, 41, št. 1, 1987, str. 115-137.

Ervin DOLENC: Turizem v slovenskih hribih in gorah. - V: Razvoj turizma v Sloveniji, 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev, Zbornik referatov, ur. Franc Rozman / Žarko Lazarević. - Ljubljana, 1996, str. 136-147.

Zur ERINNERUNG an die Eröffnung der Staats - Eisenbahn von Laibach bis Triest unter den Allerhöchsten Auspicien Seiner k. k. Apost. Majestät des Kaisers. - Dunaj, 1857.

FREMDFÜHRER von Cilli und Umgebung, Hg. von Baron Thalherr. - Celje, 1875.

GESCHICHTE der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie, Erster Band, Teil I. - Dunaj/Teschen/Leipzig, 1897.

GESCHICHTE der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie, Zweiter Band. - Dunaj/Teschen/Leipzig, 1898.

Hermann GLASER: Industriekultur und Alltagsleben. Vom Biedermeier zur Postmoderne. - Frankfurt am Main, 1994.

Stane GRANDA: Dolenjska v revolucionarnem letu 1848/49. - Novo mesto, 1995.

ILLYRISCHES BLATT, 1827, 1830, 1831, 1834, 1836, 1837.

INDUSTRIAL REVOLUTION, Thomas Nelson and Sons ed. - Surrey / Edinburgh, 1993.

KMETIJSKE IN ROKODELSKE NOVICE, 1843, 1845, 1846, 1849, 1850, 1852, 1857, 1861, 1865.

LAIBACHER ZEITUNG, 1849, 1861, 1865.

LLOYD'S Illustrierte Reisebibliothek von Wien nach Triest. - Dunaj, 1858.

Gorazd MAKAROVIC: Slovenci in čas. Odnos do časa kot okvir in sestavina vsakdanjega življenja. - Ljubljana, 1995.

A. MANDL: Die Staatsbahn von Wien bis Triest. - Trst, 1856.

Georg MARKUS: Der Fall Redl. - Frankfurt/M-Berlin, Ullstein Sachbuch, 1986.

Ivan MOHORIC: Zgodovina železnic na Slovenskem. - Ljubljana, 1968.

Ignac OROŽEN: Celska kronika. - Celje, 1854.

- Tone PETEK: Kratek etnološki oris železničarske kolonije Studenci v Mariboru. - V: Kronika, letnik 31, št. 2-3, 1983, str. 197-202.
- Jelka PIRKOVIČ Kocbek: Kaj je urbanizem 19. stoletja na Slovenskem? - V: Kronika, letnik 31, št. 1, 1983, 27-45.
- Jelka PIRKOVIČ: Južna železnica in razvoj mest na Slovenskem v drugi polovici 19. stoletja. - V: Kronika, letnik 35, št. 1-2, 1987, str. 13-22.
- Maruša PLETESKI: Organizacijska struktura železnic od 1828 do 1950, magistrsko delo, tipkopis. - Ljubljana, 1998.
- Rudolf Gustav PUFF: Maribor. Njegova okolica, prebivalci, zgodovina. - Maribor, 1999.
- Sebastjan ROŠ: Spomini iz mladosti (rokopis v arhivu Kronike, časopisa za slovensko krajevno zgodovino).
- Franc ROZMAN: Gorenjska. - V: Pozdravi iz slovenskih krajev, ur. Marjan Drnovšek. - Ljubljana, 1987, str. 172-223.
- Josip ROZMAN: Avstrijska riviera. - V: Dom in svet, letnik 9, 1896.
- Roman SANDGRUBER: Die Anfänge der Konsumgesellschaft. Konsumgüterverbrauch, Lebensstandard und Alltagskultur in Österreich im 19. und 20. Jahrhundert. - München, 1982.
- Roman SANDGRUBER: Wir fahren mit der Eisenbahn. - V: Beiträge zur historischen Sozialkunde, Dunaj, 17. Jg., Nr. 2, 1987, str. 41-45.
- Roman SANDGRUBER: Ri, Ra, Rutsch... - V: Beiträge zur historischen Sozialkunde, Dunaj, 17. Jg., Nr. 2, 1987, str. 35-37.
- Roman SANDGRUBER: Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. - V: Österreichische Geschichte, Hg. von Herwig Wolfram. - Dunaj, 1995.
- Wolfgang SCHIVELBUSCH: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. - Frankfurt am Main, 1989.
- SLOVENSKE NOVINE, 1849.
- SLOVENSKI NAROD, 1896.
- STIRIA, 1844.
- Andrej STUDEN: Beseda, dve o Nemški hiši. - V: Celjski zbornik, 1991, str. 39-52.
- Andrej STUDEN: K zgodovini potovanj in o začetkih turizma pred prvo svetovno vojno. - V: To in ono o meščanstvu v provinci. - Celje, 1995, str. 70-78.
- Andrej STUDEN: Iz avanturizma v turizem. - V: Razvoj turizma v Sloveniji, 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev, Zbornik referatov, ur. Franc Rozman / Žarko Lazarevič. - Ljubljana, 1996, str. 96-104.
- Andrej STUDEN: Ustavite, ustavite železnega slona. - V: Zgodovina za vse, leto 4, 1997, št. 1, str. 14-19.
- Andrej STUDEN: Modernizacija načina življenja na prelomu stoletja. - V: Preteklost sodobnosti. Izbrana poglavja slovenske novejšje zgodovine. - Ljubljana, 1999, str. 29-42.
- Die SÜDBAHN und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, Hrsg. von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. - Dunaj / Brno / Leipzig, 1899.
- Die SÜDBAHN. Vom Donaauraum zur Adria. Hrsg. von Gerhard M. Dienes. - Gradec /

Dunaj, 1987.

Fran ŠUKLJE: Iz mojih spominov, I. - Ljubljana, 1926.

Marta VERGINELLA: Prihod vlaka v Trst. - V: Zgodovina za vse, leto 4, št. 2, 1997, str. 59-65.

Peter VODOPIVEC: Socialni in gospodarski nazori v slovenskih in sosednjih pokrajinah v predmarčni dobi, doktorska disertacija, tipkopis. - Ljubljana, 1978.

Peter VODOPIVEC: Die slowenischen Pläne für den Eisenbahnbau im slowenischen Raum (1836-1901). - V: Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehung der österreichischen mit den südslawischen Ländern, Hg. von Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek und Birgitta Zaar. - Dunaj, 1993, str. 71-86.

Sonja WEYRICH. Die wirtschaftliche Bedeutung der Südbahn für das Gebiet des heutigen Slowenien. - V: Eisenbahnbau und Kapitalinteressen in der Beziehung der österreichischen mit den südslawischen Ländern, Hg. von Richard G. Plaschka, Anna M. Drabek und Birgitta Zaar. - Wien 1993, str. 87-98.

ZGODOVINA Slovencev. - Ljubljana, CZ, 1979.

Jože ŽUPANČIČ: Železna cesta (Odlomek iz časov, ko so gradili zasavsko železnico). - V: Vodnikova pratika, 1940.

Vsebina

Predgovor	3
Med navdušenjem, skepsjo in strahom	5
“Ko vihar dirjajo hlaponi od Marburga in nazaj”	11
Proti Ljubljani	16
Spori z italijanskimi delavci	19
V Ljubljani še nikoli ni bilo toliko ljudi	22
Končna postaja Trst	26
Vožnja z vlakom	30
Izleti za zabavo, potovanja, začetki turizma	34
Predstave o okolju	42
Učinek železnice na prostor	45
Železniške nesreče	48
Napredek	52
Spremembe časa	54
Pošta in telegraf	57
Epilog	61
Povzetek / Zusammenfassung	63
Viri in literatura	66

Zbirka TIRI IN ČAS

Št. 12

Janez Cvirn / Andrej Studen

"Ko vihar dirjajo hlaponi".

K socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju.

Izdajatelj

Slovenske železnice - Železniški muzej

Urednica

Alenka Nedog-Urbančič

Uredniški odbor

Miloš Oprešnik, dr. Josip Orbanic, Olga Žvanut

Lektorica

Alenka Pleško-Logar

Prevod povzetka

Mladen Bogić

Recenzent

Red. prof. dr. Franc Rozman

Fotografski posnetki

Antonio Živkovič vsi razen

Vozni red Ljubljana- Mürzzuschlag iz leta 1849 in

Ljubljanska železniška postaja (Mestni muzej Ljubljana)

Grafična priprava

Repro- print d.o.o.

Tisk

Tiskarna Oman, Kranj

Naklada

1500 izvodov

Ljubljana, maj 2001