

INSTITUT ZA NOVEJŠO ZGODOVINO

K

8490/10



419990067

COBISS •



ISSN 0353-4804

TIRI IN ČAS

Mladen Bogić

**Pregled razvoja
železniškega omrežja
v Sloveniji in okolici**

Ljubljana, december 1998



TIRI IN ČAS

Mladen Bogić

Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici

Ljubljana, decembra 1998

8490



Z/02-03-1999/67

Uvod

Železniška zgodovina je tako bogata in raznolika, kot je železnica sama, ki je izredno razsežen, zapleten in funkcionalen organizem. Za obe velja, da tako rekoč vsakega, ki je prišel v tesnejši stik z njima, očarata in osvojita, tako da si ju želi čim bolj spoznati, nagnjenje do njiju pa ostane – in to ne samo poklicnim železničarjem – za vse življenje.

Dela, ki obravnavajo železniško tematiko, so praviloma ozko specializirana, posvečajo se detajlom posameznih strok, pri tem pa pričakujejo, da ima bralec že določeno precej trdno predznanje.

Prav temu, namreč pridobivanju osnovne orientacije v železniškem prostoru in času, je namenjena ta knjižica. Predstaviti želi nekatere osnovne pojme, odvisnosti in povezave pri spletnanju našega železniškega omrežja, pri čemer se seveda ni bilo mogoče zapreti v meje današnje Slovenije, temveč je bilo treba upoštevati tudi okolico, saj je gradnja železnic vselej medsebojno vzročno povezana na večjih geografsko-gospodarskih in političnih področjih in je neke vrste strateško dejanje.

Knjižica želi bralca popeljati skozi razvoj železniškega omrežja pri nas na pregleden način, zato se seveda ne more spuščati v detajle. S tem bi postala preobsežna in bi zgrešila svoj osnovni namen. Tako se na primer ne more posvečati le kratek čas obstoječi in že davno pozabljeni progi Rače–

Šikole, ali morda razvoju tirnih naprav na progi Pesje–Škale s postajo Preloge v velenjskem premogovnem bazenu, ali pa nemara ozkotirni električni železnici Bohinjska Bistrica–Bohinjsko jezero. Vse te teme so gotovo tako zanimive, da zaslužijo posebne razprave, vendar presegajo zastavljeni okvir. Prav tako ne morejo biti zajete začasne vojaške proge, industrijske in gozdne železnice, ki so sicer važni kamenčki v mozaiku našega železniškega omrežja. Presoja o tem, kaj omeniti in kaj ne, je bila podrejena osnovnemu namenu, uvajanju v celovit pregled razvoja železniškega omrežja na Slovenskem in je seveda subjektivna, odvisna od avtorjevega preudarka. Po drugi strani pa bo bralec našel na nekaterih zemljevidih celo proge izven našega področja, ki v besedilu niso omenjene, pa so zaradi celovitejšega pregleda vendarle vrisane in opremljene z letnico nastanka.

Zaradi lažje orientacije so tudi na vseh zemljevidih vrisane **današnje** meje Slovenije, čeprav v celoti veljajo seveda šele po drugi svetovni vojni. Risanje mej nekdanjih kronskih dežel avstroogrske monarhije bi zemljevide po nepotrebnem obremenilo.

Celotno delo je bilo zasnovano v želji, da bi bil zainteresiranemu bralcu olajšan vstop v študij naše železniške zgodovine.

V primerjavi s prvo izdajo te knjižice iz leta 1989 je druga izdaja popravljena in dopolnjena. Dodana sta tabela datumov otprtja oziroma zaprtja posameznih prog in zemljevid prog Južne železnice na vrhuncu njenega razvoja.

Ob koncu 18. stoletja se je kot novo pogonsko sredstvo uveljavil parni stroj. Čeprav v začetku še neroden in za svojo velikost slaboten, je omogočil nesluten razmah industrije, ki poslej ni bila več omejena z bližino in močjo vodnega padca. Učinkovito je poganjal obdelovalne stroje v tovarnah, pa tudi dvigala in vodne črpalke v rudnikih in tako povečeval produkcijo dobrin. Tržišča so se vse bolj odpirala in rasla. Pojavila se je potreba po hitrem in cenemem prevoznem sredstvu za velike količine blaga. V prvih letih 19. stoletja se je parni stroj tako razvil, da ga je bilo mogoče namestiti na tirno vozilo. Šele parna lokomotiva je postala dejavnik, ki je omogočil železnici, da je kot najvažnejše transportno sredstvo osvojila svet.

Prva železnica, kjer so v javnem prometu uporabljali parne lokomotive, je bila proga med Stocktonom in Darlingtonom v Angliji, dograjena leta 1825 pod vodstvom Georga Stephensona, vendar so tu kot vlečno silo še vedno uporabljali tudi konje. Parna lokomotiva se je dokončno uveljavila leta 1829 z zmago Stephensonove »Rocket« na tekmovanju lokomotiv pri Rainhillu na progi Liverpool–Manchester. To je tudi odločilo, da je ta železnica, ki je bila dokončana leta 1830, uporabljala za vleko izključno parne lokomotive.

Tudi stara Avstrija je zgodaj spoznala pomen železniških prog. Kljub temu je bila v začetku previdno zadržana, saj ji je primanjkovalo sredstev, in je pobudo in tveganje raje prepustila zasebnikom. Le-ti so, prepričani o donosnosti podjetja, državo zaprosili za koncesijo – »privilegij« in na njeni podlagi ustanovili delniško družbo, s katero so zagotovili sredstva za gradnjo. »Privilegirani delniški družbi« so po možnosti nadeli zveneče ime kakega člana cesarske družine, zgradili progo in jo izkoriščali v korist delničarjev.

Prva železnica v stari Avstriji je bila zgrajena leta 1827 med mestoma Linz in Česke Budějovice. Bila je ozkotirna (1106 mm), vagone pa so vlekli konji.

Prva normalnotirna železnica z lokomotivsko vleko pa je bila C.k. privilegirana cesarja Ferdinanda severna železnica (»K.k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn« KFNB), katere glavni koncesionar je bil dunajski bančnik baron Rothschild. Vzpostavila je zelo pomembno severovzhodno povezavo Dunaja z Brnom, Přerovom, Olomoucom, s premogovniki Ostrave in dosegla Kraków v Galiciji. Prvi vlak je na delu te proge med dunajskim predmestjem Floridsdorfom in Deutsch-Wagramom zapeljal leta 1837.

Za železnico z Dunaja proti jugu si je pridobil koncesijo dunajski bančnik Sina, ki je sklenil povezati z enim krakom Dunaj z mestom Wiener Neustadt, z drugim krakom pa Dunaj z ogrskim Györom (avstr.: Raab), ter prečno povezati Wiener Neustadt z Györom. »Wien Raaber Bahn« (WRB) je dosegla Wiener Neustadt leta 1841 in bila leta 1842 podaljšana do naselja Gloggnitz ob vznožju Semmeringa, od koder bo pozneje stekla proga proti Trstu...

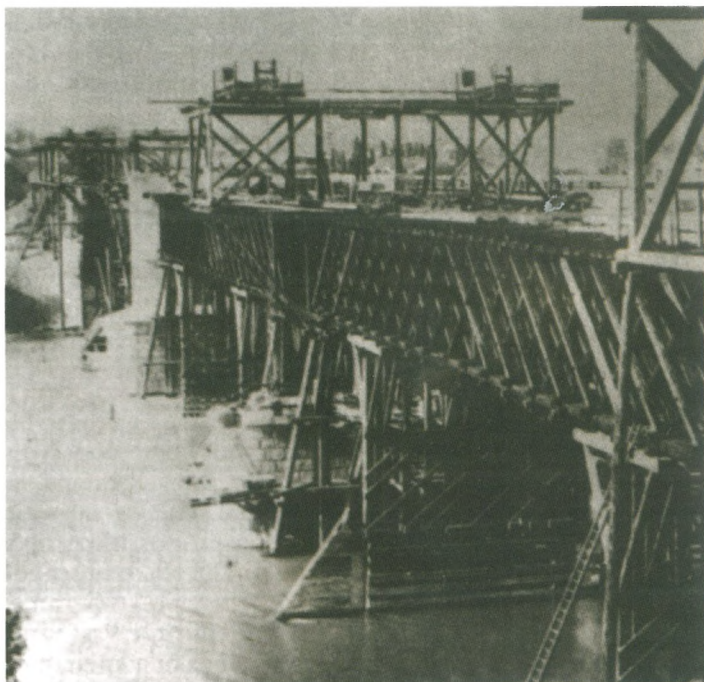
Država je kmalu spoznala, da gradnje železnic ne kaže prepuščati zasebnikom, ki so se le malo ozirali na državne interese. Vsaj glavne prometne smeri morajo biti pod kontrolo države. Že leta 1841 je sklenila, da bo v lastni režiji zgradila železnico na sever do meje s Saško in na jug do pristaniškega mesta Trsta. Niti prva niti druga v začetku nista imeli neposredne zveze z Dunajem. Kraka Severne državne železnice (K.k. Nördliche Staatsbahn – NStB) sta se odcepila od KFNB postaj Olomouc leta 1845 in Brno leta 1849 in se združila v Česki Trěbovi. Od tod je NStB potekala proti zahodu preko Pardubic in Kolina do Prage in od tod na sever do meje s Saško pri Podmoklyh, ki jih je dosegla leta 1851.

Južna državna železnica (K.k. Südliche Staatsbahn« – SStB) (**karta 1**) pa naj bi bila v Gloggnitzu povezana z WRB. Iz

Gloggnitza naj bi se vzpela preko Semmeringa, se spustila v dolino pri Mürzzuschlagu in se usmerila proti Trstu. Alpski hrbet Semmering pa je bil za takratne tehnične možnosti tolikšna ovira, da so ga zaenkrat sklenili preskočiti in začeti z gradnjo proge od Mürzzuschlaga ob njegovem južnem vznožju. Dvotirna proga je dosegla Gradec (Graz) leta 1844, Celje leta 1846 in Ljubljano leta 1849. Država se je kljub hudim zunanjim in notranjim težavam močno angažirala pri gradnji te proge, kajti dobro se je zavedala njenega gospodarskega in vojaškega pomena. Tako je prvi, poskusni vlak z lokomotivo »Neuberg« pripeljal v Ljubljano že 18. avgusta 1849, na cesarjev rojstni dan. Slovesna otvoritev je bila 16. septembra 1849, slavnostni vlak s cesarjevim odposlancem nadvojvodo Albrechtom sta kmalu po peti uri popoldne privlekli lokomotivi »Laibach« in »Terglou«. Že naslednjega dne je bila proga odprta za javni promet. Obratovanje na SStB je vodila vse do leta 1851 zasebna »Wien–Gloggnitzer Bahn« (tako se je namreč preimenovala okrnjena WRB). Tega leta je SStB vzpostavila lastno obratovanje in leta 1853 prevzela tudi progo Dunaj–Gloggnitz.

Že do Ljubljane je bila gradnja proge vse prej kot lahka. Posebno soteska Save je povzročala velike težave, ki pa jih je uspešno obvladal glavni projektant Carl Ghega. Zdaj pa so graditelje čakale še hujše težave, namreč Ljubljansko barje, ki je požrlo neizmerne količine materiala, preden se je nasip dovolj utrdil, in Kras s svojo sestavo in težavno konfiguracijo terena, s pomanjkanjem vode in z burjo, ki je bila tako močna, da bi lahko prevračala vagoni. Čeprav drugačne, so bile težave enakovredne tistim na Semmeringu. Dokler ni bila pod vodstvom Ghege proga preko Semmeringa leta 1854 dograjena, so morali potniki proti Dunaju v Mürzzuschlagu izstopiti in prečkati Semmering z vozovi po poštni cesti. V Gloggnitzu jih je čakal vlak proti Dunaju. Enake neprijetnosti so jih kajpada čakale tudi na povratku. Proga preko Semmeringa je bila za tiste čase tehnični podvig prve vrste in v Evropi ni imela predhodnice. Večidel je bila speljana v ovinkih in

preko veličastnih viaduktov iz kamna in opeke. Ljudstvo jo je poimenovalo »zidana cesta« (»gemauerte Bahn«) namesto »železna cesta« (»Eisenbahn«). Ghega, ki je bil pred tem na študijskem potovanju v ZDA in proučil tamkajšnje dosežke pri gradnji gorskih prog, ji je drzno določil takšne nagibe, ki jih tedanje lokomotive še same skoraj niso zmogle. Predvideval je namreč, da se bodo lokomotive v kratkem ustrezno razvile. Razpisano je bilo tekmovanje za najustreznejšo gorsko lokomotivo. Udeležile so se ga štiri nove, nalašč za ta namen konstruirane lokomotive, vendar nobena ni popolnoma ustregla zahtevam. Ghega je zato pridobil nadarjenega inženirja Engertha in mu poveril nalogo, naj združi vrline posameznih lokomotiv in se izogne njihovim slabostim. Tako je

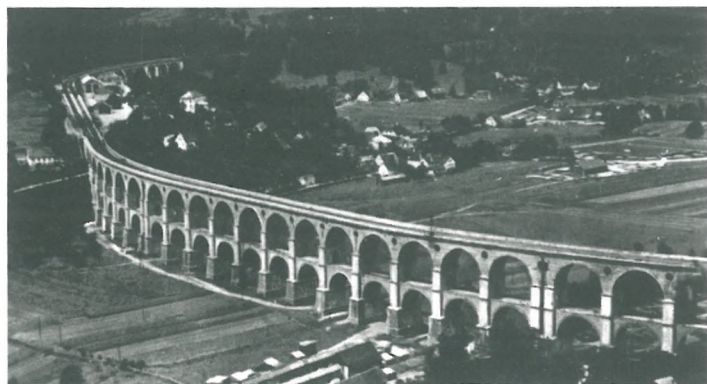


Prvi železniški most čez Dravo v Mariboru je bil lesen – tipa »Howe«. Že leta 1866 ga je zamenjal nov, železen most. Slika je bila posneta med gradnjo, ko je novi most nastajal hkrati z demontažo starega.

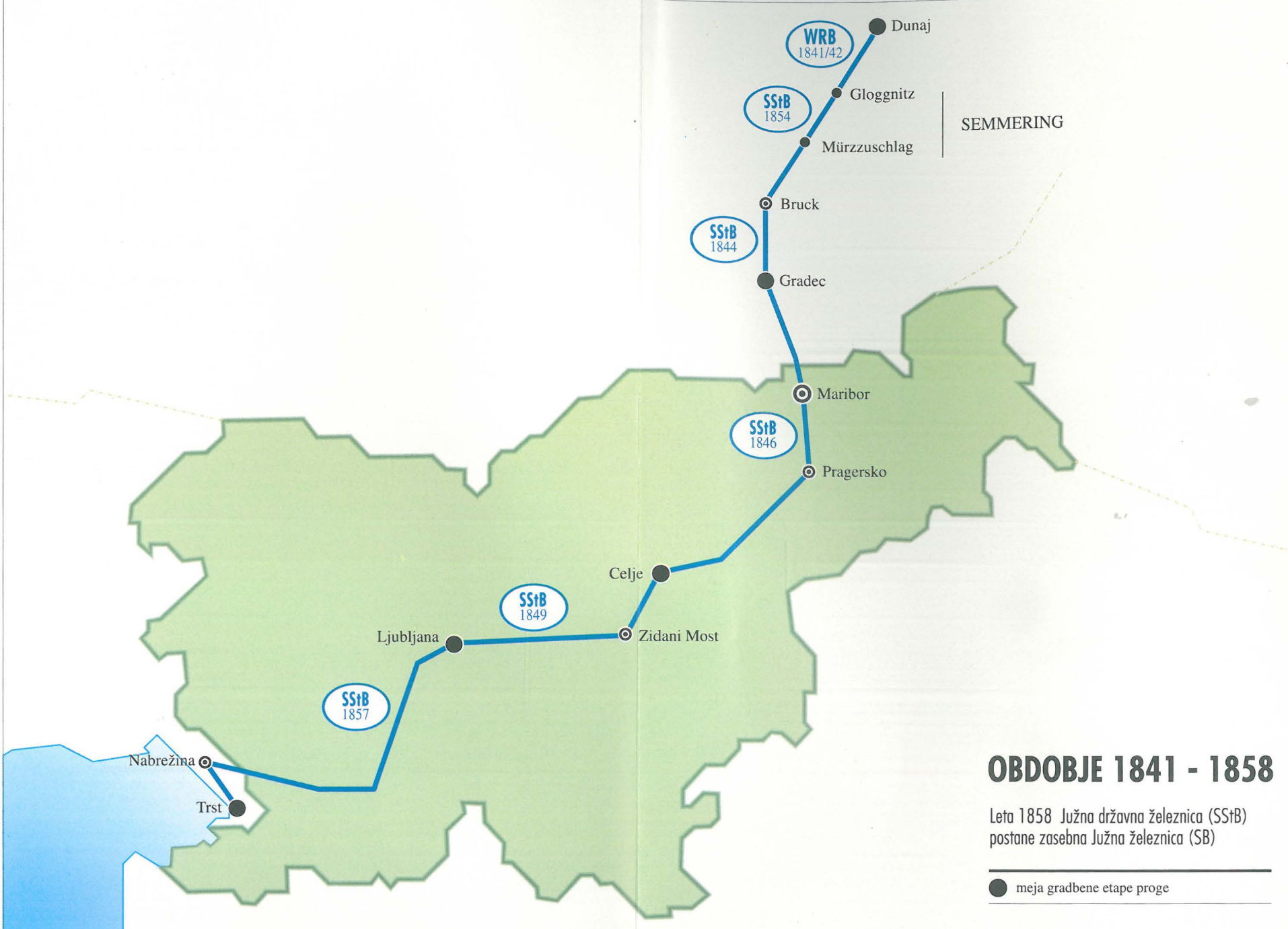
nastala lokomotiva tipa »Engerth«, prva uspešna gorska lokomotiva.

Gradnja SStB se je medtem nadaljevala in leta 1857 je železnica preko Postojne, Pivke, Divače, Sežane in Nabrežine dosegla Trst.

S tem je država dosegla svoj smoter – železniško povezavo od meje s Saško na severu preko prestolnice do pristanišča Trsta na jugu. V tem obdobju pa se je gospodarski položaj države tako poslabšal, da svojih železnic ni mogla več niti vzdrževati, kaj šele graditi nove. Prisiljena jih je bila oddati podjetnim zasebnikom pod izredno ugodnimi pogoji in je pri tem utrpela velikansko škodo. V vsega štirih letih so bile praktično razprodane vse državne železnice, tako da je bilo leta 1859 državnih le še 19 kilometrov prog, pa še tu so promet vzdrževale zasebne družbe. Takšna usoda je doletela leta 1858 tudi Južno državno železnico. Prevezla jo je skupaj z lombardijsko-benečijskimi in centralnoitalijanskimi železnicami družba, ki si je zagotovila udeležbo mednarodnega kapitala (med drugimi sta bila udeležena tudi londonski in pariški



Najlepši gradbeni objekt na celotnem poteku nekdanje SStB od Dunaja do Trsta je bil vsekakor borovniški viadukt, zgrajen iz petih milijonov opek, oblikovanih in žganih posebej zanj. Med drugo svetovno vojno je bil večkrat poškodovan in ponovno usposobljen, po vojni pa zaradi strohnelih lesenih pilotov podrt.



WRB
1841/42

Dunaj

SStB
1854

Gloggnitz

SEMMERING

Mürzzuschlag

SStB
1844

Bruck

Gradec

SStB
1846

Maribor

Pragersko

SStB
1849

Celje

Ljubljana

Zidani Most

SStB
1857

Nabrežina

Trst

OBDODBJE 1841 - 1858

Leto 1858 Južna državna železnica (SStB) postane zasebna Južna železnica (SB)

● meja gradbene etape proge

Rothschild). Ta družba se je oblikovala 23. septembra 1858 kot »k.k. priv. Sudliche Staats-, Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahngesellschaft« s sedežem na Dunaju. Razen zveze Dunaj–Trst je obsegala še vse severno-italijanske proge od Casarse preko Trevisa, Mester (Benetke), Vicenze in Verone do Milana, Monze in Coma s krakoma do Mantove proti jugu in Ale proti severu.

Poleg tega je prevzela še nedokončane in deloma šele začete proge od Milana proti jugovzhodu do Bologne in od tod proti jugozahodu do Firenz in papeške države. Njeno omrežje je tako obsegalo 3133 kilometrov prog. S tem je postala največje železniško podjetje v stari Avstriji. Želela pa je kontrolirati še več ozemlja, zgraditi še več prog. Svoje omrežje je v naslednjih letih (**karta 2**) širila navadno s prevzemom zasebnih železnic, ki so bile šele v gradnji ali komaj projektirane, pa so zabredle v finančne težave in se niso mogle

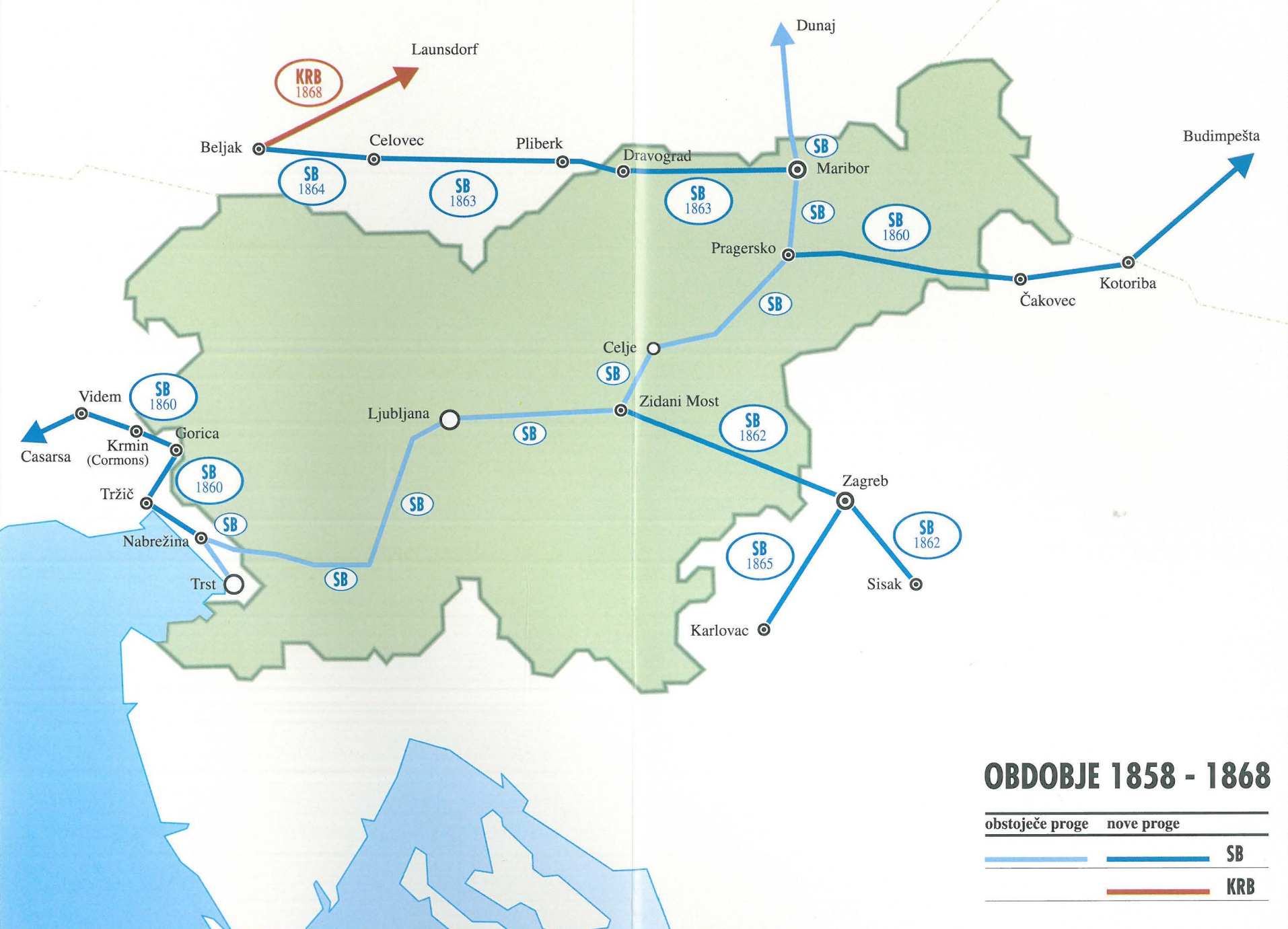


Postaja Pragersko je postala pomembno prometno vozlišče, po tem ko je leta 1860 južna železnica zgradila svoje vzhodno krilo od tod do Velike Kaniže in leto pozneje do Budimpešte. Geografska opredelitev v njenem imenu – južno od Dunaja – je tako vse bolj bledela, saj je Južna železnica v tistem obdobju upravljala tudi proge v vsej Benečiji in Lombardiji, pa tudi v južnem in severnem delu Tirolske. Kmalu nato je segla še od Maribora na zahod vse do Tirolske, kjer je zgradila povezavo sever–jug preko Brennerja. Pozneje pa so bile južneje od njenih zgrajene številne druge, zasebne in državne proge.

upirati pritisku nakopičenega mednarodnega kapitala. Najprej je želela povezati oba velika dela svojega omrežja, zato je leta 1860 zgradila povezavo med Nabrežino in Casarso preko Tržiča (Monfalcone), Gorice, Krmina (Cormons) in Vidma (Udine). Iste leta je dokončala tudi progo Pragersko–Ptuj–Ormož–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža, ki jo je bila prevzela od »Cesarja Ferdinanda Orientalne železnice«. Že leta 1861 je v nadaljevanju mimo Blatnega jezera dosegla Budimpešto, tako da je tudi ogrska prestolnica dobila železniško zvezo z morjem. Medtem, leta 1859, je morala Avstrija odstopiti Lombardijo Sardinskemu kraljestvu, saj je bila v vojni z njim poražena. (To je bil pomemben korak v procesu združevanja Italije). Družba je bila zato prisiljena organizirati dve ločeni upravi za dela svojega omrežja v sovražnih si državah. Le skupne zadeve je obravnavala enotna uprava z nazivom »Vereingte südosterreichische, lombardische und central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft« (»Združena južnoavstrijska, lombardijska in centralno-italijanska železniška družba«).

Že leta 1862 je ta preobsežni organizem razpadel na dva popolnoma ločena dela. Del od Dunaja do meje z Lombardijo je dobil naziv »K.k. priv. Südbahn-Gesellschaft« (SB, – »C.k. priv. družba Južne železnice«), ki se je ohranil vse do razpada družbe. Južna železnica se je še naprej živahno razvijala. Prevzela je projektirano enotirno »Hrvatsko državno železnico« Zidani Most–Zagreb–Sisak in jo leta 1862 dokončala. Nato je prevzela Koroško železnico in jo od Maribora do Celovca dokončala leta 1863 in do Beljaka leta 1864*. Mislila pa je tudi na drugo povezavo z morjem, s pristaniškim mestom Reko, in je leta 1865 zgradila progo Zagreb–Karlovac.

* Imela je namreč načrte prodreti skozi dolino Pustertal na Tirolsko, kjer je bila prevzela in leta 1858 dokončala Severnotirolsko železnico Kufstein–Innsbruck in leta 1859 Južnotirolsko železnico Bolzano–Ala. Povezavo Innsbruck–Bolzano je preko Fortezze (Franzensfeste) res dogradila leta 1867 in zvezo Fortezza–Beljak leta 1871. S tem je dobila vse pomembne prometne poti tega področja v svoje roke.



OBDODJE 1858 - 1868

obstoječe proge	nove proge	
		SB
		KRB

Leta 1866 je morala Avstrija odstopiti Italiji tudi Benečijo, kar je prizadelo tudi Južno železnico, saj se je zdaj njena proga končala pri Krminu (Cormons).

Leta 1868 je povezala Beljak in Launsdorf privilegirana Rudolfova železnica (»K.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn« – KRB), ki naj bi ustvarila še eno pomembno zvezo s Trstom, namreč iz Češke preko srednje Avstrije. Res je že leta 1870 (**karta 3**) dogradila progo Trbiž–Jesenice–Ljubljana, kjer se je priključila na progo Južne železnice. (Potniški vlaki v začetku niso vozili na »Južni kolodvor«, današnje glavno ljubljansko postajo, marveč so končali svojo pot na »Gorenjskem kolodvoru«, na današnji postaji Ljubljana-Šiška). Vrzal Trbiž–Beljak je zaprla leta 1873 in s tem dosegla svoj namen.

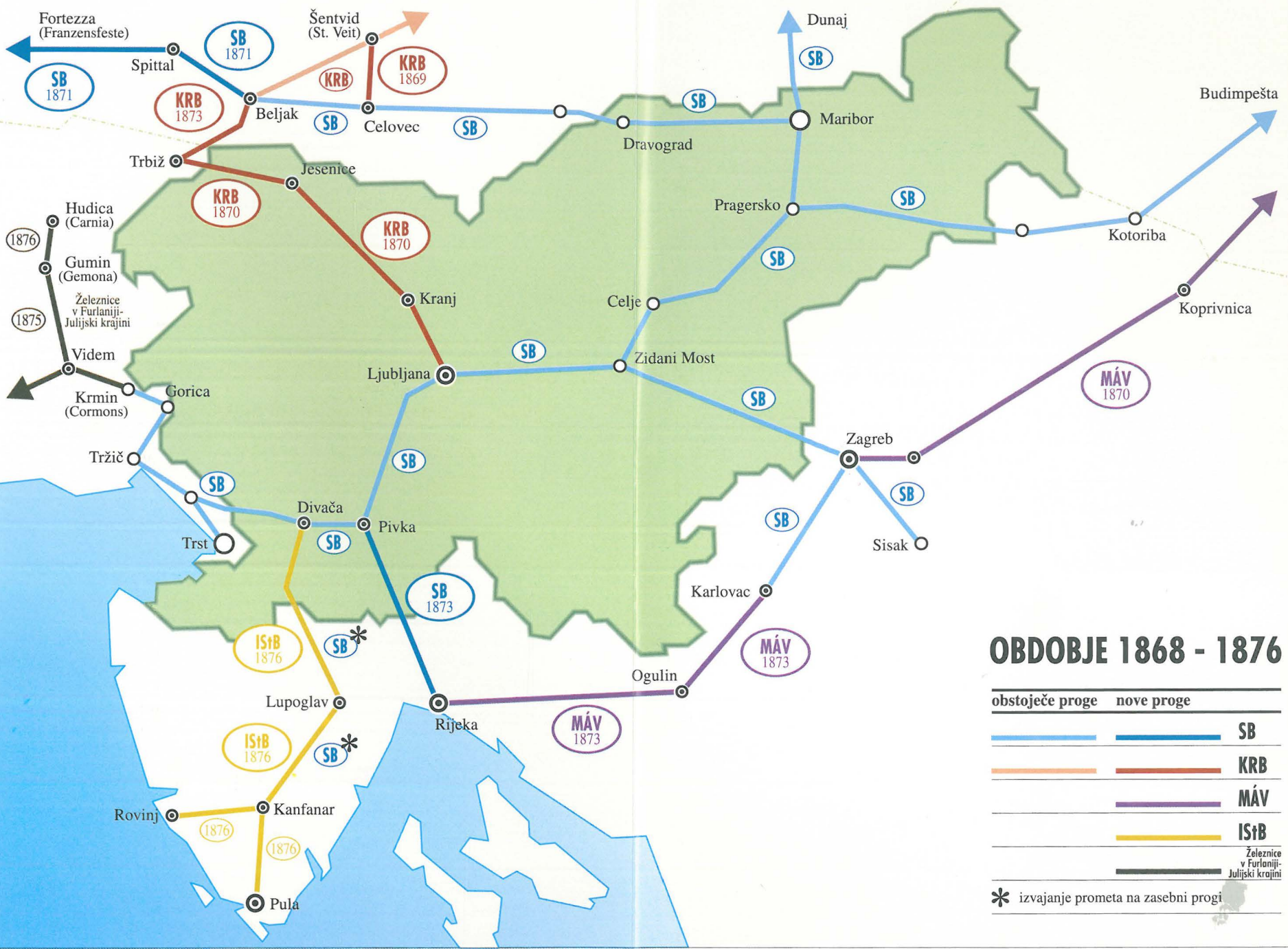
Po uvedbi dualizma leta 1867 (Avstrija se je dobesedno razdelila na dve polovici in se preimenovala v Avstro-Ogrsko) so Madžari posvetili izgradnji svojega železniškega omrežja večjo pozornost, še posebno lastni zvezi z morjem. Pospešeno so gradili progo Budimpešta–Zagreb–Reka. Do Zagreba je bila proga dograjena leta 1870, od Zagreba do Karlovca jo je bila tako že zgradila Južna železnica, zdaj pa se je proga bližala Reki. Južna železnica je zaslutila konkurenco in tudi sama pospešila gradnjo proge Pivka–Reka. Reko je dosegla štiri mesece pred Madžari: 25. junija 1873, Madžari pa so svojo zvezo z morjem odprli 23. oktobra 1873.

Leto 1873 pa ima v zgodovini naših železnic še poseben pomen: borzna kriza, ki je tega leta povzročila propad številnih zasebnih podjetij, je prizadela tudi železniške družbe, ki so bile prisiljene ustaviti dela. Zasebna pobuda in podjetnost sta odpovedali. Gradnja novih železnic je za nekaj časa povsem zamrla. Položaj je bila prisiljena reševati država, najprej s sekvestracijskim zakonom, nato pa s postopnim poddržavljanjem velikih železniških omrežij in z gradnjo prog v lastni režiji.

Tako je uvidela, da mora nujno povezati Pulj, svoje novo glavno oporišče za vojno mornarico, z zaledjem. Leta 1876 je dokončala »Istrsko državno železnico« (»Istrianer Staatsbahn« – IStB), progo od Divače do Pulja z odcepom Kanfanar–Rovinj, ki pa jo je za začetek prepustila v obratovanje Južni železnici.



Most pri Žirovnici sodi med najlepše motive na gorenjski progi – nekdanji Rudolfovi železnici, ki je ustvarila drugo avstrijsko zvezo z morjem, bila pa je naperjena predesem proti neznosnemu monopolu Južne železnice.



OBDOBJE 1868 - 1876

obstoječe proge	nove proge	
		SB
		KRB
		MÁV
		ISiB
		Železnice v Furlaniji-Juljski krajini
* izvajanje prometa na zasebni progi		

V tem obdobju kaže omeniti še rast železniških prog v Furlaniji-Julijski krajini. Tu je železnica iz Vidma leta 1875 dosegla Gumin (Gemono) in 1876 Hudico (Carnijo) z namenom, da bo v nekaj letih vzpostavila še četrto zvezo celine z morjem.

Za obdobje po letu 1876 (**karta 4**) je poleg vzpostavitve furlanske zveze z morjem z zgraditvijo proge Hudica (Carnia)–Kluže (Chiusaforte)–Tablja (Pontebba)–Trbiž v letih 1878-1879 značilno dvoje: država je spet gradila svoje proge oziroma poddržavljala zasebne z namenom ustvariti obširno omrežje državnih železnic*, neodvisno od muh zasebnikov, in nastajanje lokalnih prog. Tako je leta 1880 sekvestrirala in leta 1884 poddržavila Rudolfovo železnico, ki se nikakor ni mogla izkupati iz dolgov. Na Istrski državni železnici pa je leta 1883 odtegnila obratovanje Južni železnici.

Lokalne proge so morale logično nastati kot dovodne žile h glavnim prometnim utripalnicam, ki so se dotlej večidel že izoblikovale. Tako je Južna železnica zgradila leta 1885 progo med Špiljem in Radgono. Država pa, ki ni imela svoje proge do morja, temveč je od Ljubljane do Trsta pozneje sklenila le peažni sporazum** z Južno železnico (kar pa ji je bilo zaradi trmoglave tarifne politike SB izrazito neprijetno), se je za začetek izognila odvisnosti od Južne železnice vsaj na istrskih progah tako, da je leta 1887 zgradila progo Hrpelje-Kozina–Trst. Pozneje je nameravala zgraditi v Trst na lastno postajo tudi državno progo, direktni priključek na kkStB.

Za druge lokalne proge je značilno, da so se zanje zavzemali krajevni dejavniki, da bi poživili gospodarstvo na svojem pod-

* kkStB – «Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen» – «Cesarsko-kraljeve avstrijske državne železnice».

** Država je po peažnem sporazumu, sklenjenem 30. 6. 1887, lahko uporabljala progo Južne železnice med Ljubljano in Divačo tako, da je odpravljala v prevozu cele vlake ali posamezne vagoni z lastnim osebjem in lastnimi stroji, ali pa jih je izročila v prevoz Južni železnici za plačilo pavšalne odškodnine. Tarife je pri tem oblikovala svobodno in bile so bistveno nižje od tarif Južne železnice.

ročju, namreč obrt, industrijo, izkoriščanje naravnih bogastev in »tujski promet«. Često so šele po dolgotrajnih pogajanjih in številnih prošnjah dosegli državno koncesijo za želeno progo. Na podlagi koncesije so nato ustanovili delniško družbo, ki je zagotovila sredstva za gradnjo.

Tako je bila leta 1890 odprta proga Radgona–Ljutomer (za katero pa se je formirala delniška družba šele leta 1892), na kateri je obratovanje prevzela Južna železnica. Kamniška proga je bila zgrajena leta 1891, ker pa je poslovala z izgubo, jo je leta 1894 prevzela država.

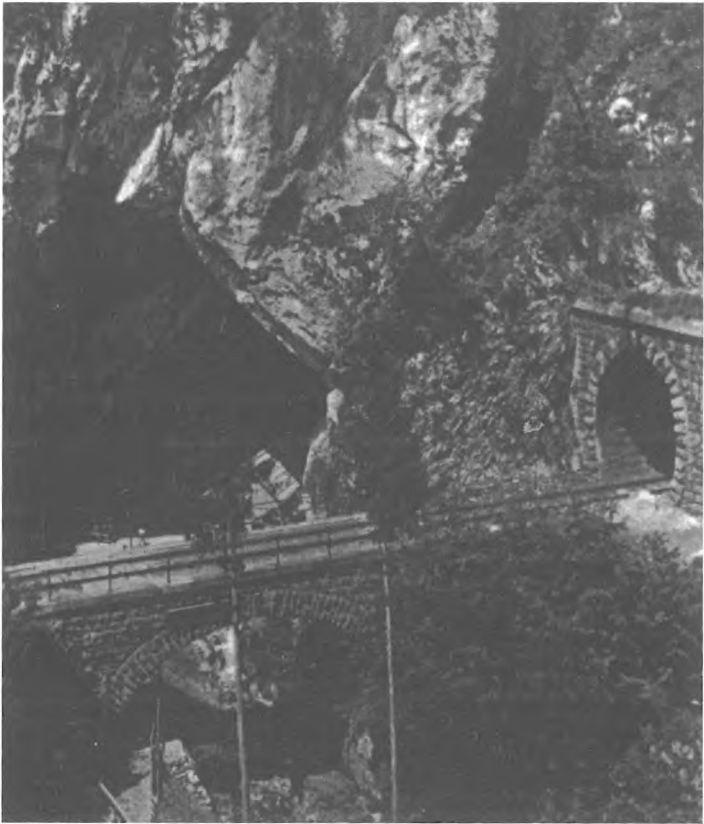
Leta 1891 je bila zgrajena tudi lokalna železnica Celje–Velenje z odcepom Pesje–Škale (premogovnik) in sicer v sklopu Štajerskih deželnih železnic («Steiermärkische Landesbahnen» – StmLB) kot del predvidene transverzalne zveze Knittelfeld (omrežje kkStB, prej KRB)–Dravograd–Celje–Zaprešič*. V sklopu StmLB je bila zgrajena leta 1892 tudi ozkotirna proga (760 mm) Poljčane–Konjice. Na obeh je obratovanje prevzela SB (Južna železnica).

Poglavje zase je bila gradnja železnice na Dolenjsko. Prizadevanja zanj segajo že v leto 1864, toda šele sporazum med konzorcijem za gradnjo dolenjskih železnic, Trboveljsko premogokopno družbo (TPD) in Državnimi železnicami (kkStB) leta 1890, po katerem bo kočevski rudnik (last TPD) zalagal s premogom kkStB, je omogočil leta 1893 dograditev proge Ljubljana–Grosuplje–Kočevje in leto pozneje Grosuplje–Novo mesto–Straža. Gradnjo so vodile kkStB, ki so tudi prevzele obratovanje.

Leta 1897 se je konstituirala delniška družba tudi za gradnjo vrhniške železnice. Proga Brezovica–Vrhnika je bila zgrajena leta 1899, obratovanje pa je prevzela SB.

* Koroški del te transverzale med Dravogradom in Wolfsbergom je zgradila država leta 1879, obratovanje pa je do leta 1889 izvajala Južna železnica (SB), ko so ga prevzele med tem nastale kkStB.

Leta 1899 je bila zgrajena še mislinjska proga od Velenja do Dravograda. Zanj in za preostalo povezavo od Wolfsberga do Zeltwega (omrežje kkStB, prej KRB), zgrajeno leta 1900, je bila ustanovljena skupna delniška družba. Obratovanje so prevzele kkStB, kot tudi leta 1904 na odseku Celje–Velenje, kjer je dotlej Južna železnica povzročala samo nezadovoljstvo.



Eden najslikovitějšíh, pa tudi najtežjih gradbenih objektov na mislinjski progi med Dravogradom in Velenjem je most v Hudi luknji, od koder je vlak zapeljal neposredno v predor. Ta, leta 1899 dograjena proga je bila zgrajena šele po tem, ko so se interesenti iz Mislinjske doline povezali z Volšperkcom (Wolfsberg) in tako progi namesto lokalnega zagotovili transverzalni značaj. Tako je bila v okviru iste koncesije leta 1900 zgrajena tudi proga Wolfsberg–Zeltweg.

Na Hrvaškem so v tem obdobju Madžarske državne železnice (MAV) od Južne železnice leta 1880 odkupile progo Zagreb–Karlovac. V sklopu »Zagorske vicinalne železnice« pa je bila dokončana leta 1886 proga Zaprešič–Varaždin–Čakovec



Že skoraj pozabljeni motiv iz leta 1968 ukinjene mislinjske proge je postaja Mislinja. Ta transverzala se je začela v Zeltwegu, kjer se je odcepila od omrežja kkStB (prej KRB) in je nato potekala preko Wolfsberga do Dravograda, kjer je križala koroško progo Južne železnice, nato pa po mislinjski dolini do Velenja in od tod v okviru StmLB do Celja, kjer se je spet priključila na Južno železnico. Drugi del transverzale naj bi bila povezava Grobelno–Rogatec–Krapina–Zabok–Zaprešič, ki pa je bila v celoti dograjena šele leta 1930, ko je ta transverzala že zgubila svoj pomen.

z odcepom Zabok–Krapina, ki se ji je pridružil leta 1890 odcep Varaždin–Lepoglava–Golubovec in istega leta povezava z zahodnoogrskimi lokalnimi železnicami preko Lendave. Leta 1897 je bila odprta tudi proga Dugo Selo–Novska.

Gradnja lokalnih železnic se je nadaljevala tudi po prelomu stoletja (**karta 5**). Prva je bila zgrajena leta 1902 vipavska proga od Gorice preko Prvačine do Ajdovščine, kot del bodoče povezave Gorice z Notranjsko, do katere pa ni prišlo. Obratovanje je prevzela Južna železnica.

Leta 1902 je bila dograjena tudi ozkotirna železnica (760 mm), ki je povezovala Trst (državni -kkStB- kolodvor) s Koprnikom, Bujami in Porečom. Delniška družba je bila konstituirana leta 1899 na Dunaju, kjer je bil tudi njen sedež. Obratovanje so prevzele kkStB.

Leta 1903 je bila dograjena lokalna železnica Grobelno–Rogatec, v prvi vrsti zaradi zdravilišča Rogaška Slatina, pa tudi kot nadaljevanje predvidene transverzalne proge proti Zaboku. Obratovanje je prevzela Južna železnica.

Posebno pomembno je leto 1906, saj je bila tega leta uresničena še ena zveza zaledja z morjem v smeri sever–jug: država je dogradila karavansko železnico iz Beljaka in Celovca pod Karavankami do Jesenic in bohinjsko železnico od Jesenic preko Bohinjske Bistrice, Gorice, Prvačine in Opčin do Trsta. S tem je postala popolnoma neodvisna od zasebne Južne železnice, saj je imela v Trstu tudi svojo lastno končno postajo, kolodvor Sv. Andreja, kamor sta se stekali tudi proga s postaje Hrpelje–Kozina in ozkotirna proga iz Poreča. Ko je bila leta 1909 v celoti odprta tudi turska proga, je bil udejanjen zadnji veliki staroavstrijski železniški projekt, sistem »alpskih prog« (kamor je sodila še pyhrnska proga), tako imenovana druga, direktna zveza osrednje Avstrije in južne Bavarske s Trstom. Tu je bil le še odsek med Beljakom in Spittalom v rokah Južne železnice.



OBDOBJE 1876 - 1900

Leta 1880 proda Južna železnica (SB) odsek Zagreb - Karlovac Madžarskim državnim železnicam (MÁV).
 Leta 1884 preideta Rudolfova železnica (KRB) in Istrska državna železnica (IStB) v Cesarsko kraljeve državne železnice (kkStB).

obstoječe proge	nove proge	
		SB
		kkStB
		MÁV
		ozkotime StmLB
		Železnice v Furlaniji-Juljski krajini

* izvajanje prometa na zasebni progi

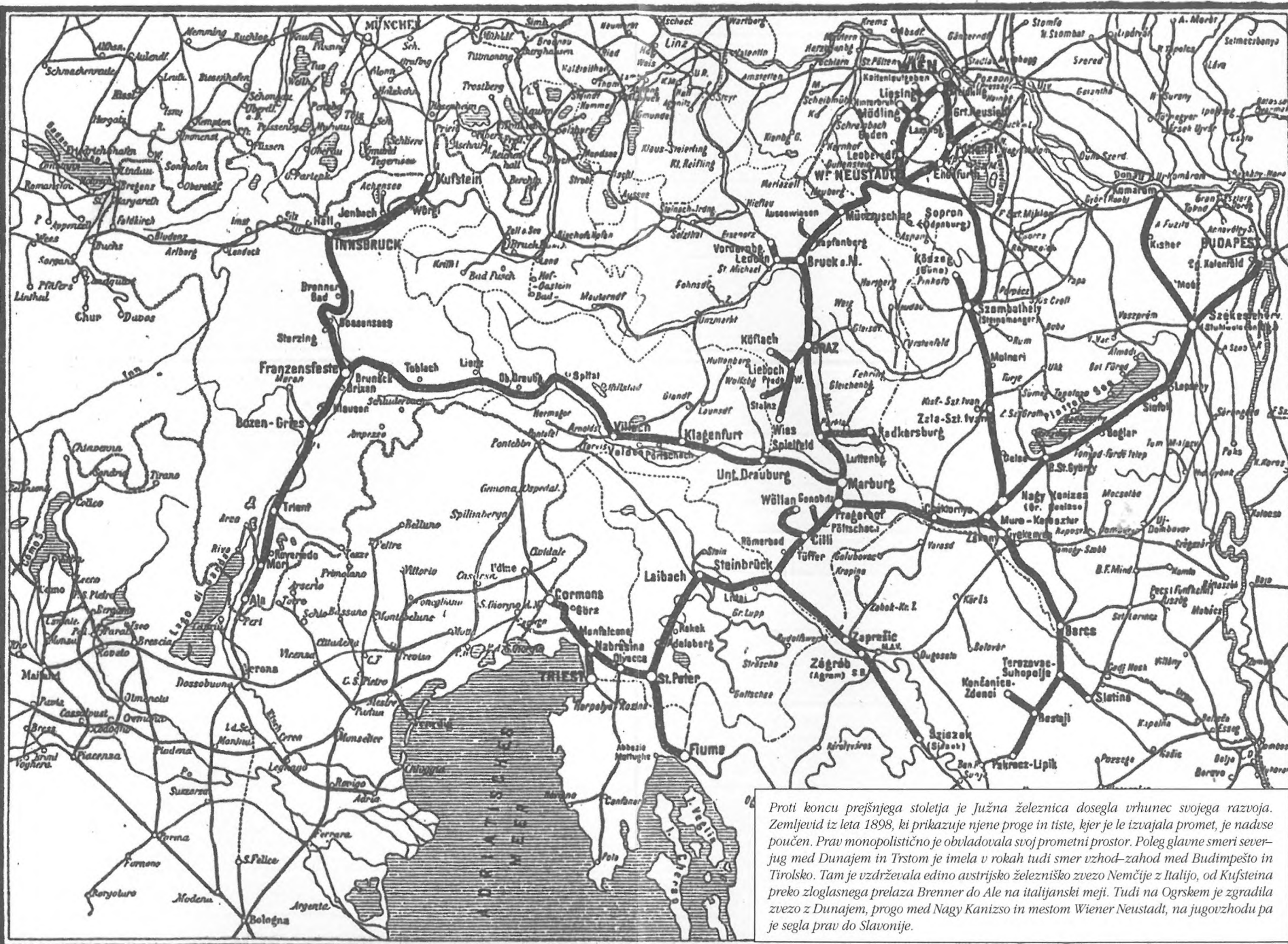
Leta 1907 je segla v naše kraje »Ogrska jugozahodna krajevna železnica«, ki je z ogrskim železniškim omrežjem povezala Hodoš in Mursko Soboto. Murska Sobota je ostala tudi končna postaja, kajti v skladu z ogrsko politiko, naj vse proge gravitirajo proti Budimpešti, niso hoteli vzpostaviti povezave z drugim železniškim omrežjem, do katerega, namreč do Ljutomera, je manjkalo le 17 kilometrov. Obratovanje so prevzele MAV.

Leta 1908 je bila odprta lokalna proga Trebnje–Tržišče–Krmelj. S tem je bilo omogočeno izkoriščanje šentjanskega premogovnika. Koncesijo si je bila pridobila uprava Dolenjskih železnic, obratovanje so prevzele kkStB.

Leta 1908 so tudi Tržičani naposled dobili svojo železnico. Nanjo so čakali štirideset let, kajti država se dolgo ni mogla odločiti, ali naj zgradi bohinjsko progo ali pa povezavo (Trst–Hrpelje-Kozina–Divaja)–Škofja Loka–Kranj–Tržič–Ljubelj–Celovec. Zato ni hotela podeliti koncesije za lokalno progo Kranj–Tržič. Ko je bila dokončno izbrana bohinjska varianta in so krajevni veleposestniki in industrijalci ponovno zaprosili za koncesijo, ni bilo več zadržkov. Obratovanje so prevzele kkStB.

Leta 1908 je bila zgrajena tudi tretja proga v sklopu StmLB na južnem Štajerskem: 3,6 kilometrov dolga povezava med postajo Slovenska Bistrica (Črešnjevec) in mestom Slovenska Bistrica. Obratovanje je prevzela SB.

Zdaj je bila na vrsti železnica Novo mesto–Črnomelj–Metlika–Karlovac, ki bi že zdavnaj prišla zelo prav Belokranjcem, toda zanimanja zanjo nista kazali niti avstrijska niti ogrska vlada. Konzorcij za belokranjsko železnico je bil ustanovljen že leta 1903. Z vztrajnim prizadevanjem je le zainteresiral avstrijsko vlado, da je sklenila to progo do deželne meje zgraditi na lastne stroške, še posebno, ker je leta 1913 zaradi njih prezadolženosti brez odškodnine prevzela Dolenjske železnice. V tej progi je videla tudi možnost povezave z Dal-



Proti koncu prejšnjega stoletja je Južna železnica dosegla vrhunec svojega razvoja. Zemljevid iz leta 1898, ki prikazuje njene proge in tiste, kjer je le izvajala promet, je nadse poučen. Prav monopolistično je obuladovala svoj prometni prostor. Poleg glavne smeri sever-jug med Dunajem in Trstom je imela v rokah tudi smer vzhod-zahod med Budimpešto in Tirolsko. Tam je vzdrževala edino avstrijsko železniško zvezo Nemčije z Italijo, od Kufsteina preko zloglasnega prelaza Brenner do Ale na italijanski meji. Tudi na Ogrskem je zgradila zvezo z Dunajem, progo med Nagy Kanizso in mestom Wiener Neustadt, na jugovzhodu pa je segla prav do Slavonije.

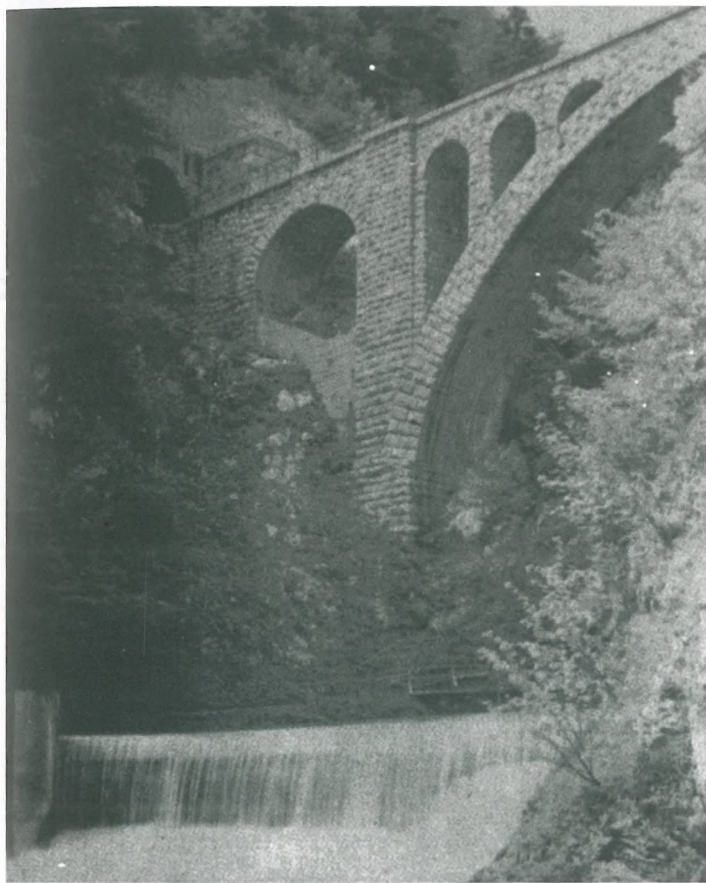
macijo, saj je bil leta 1914 tako kot belokranjska proga zgrajen tudi prvi del liške proge proti Kninu od Ogulina do Plaškega. V Dalmaciji je na priključek že od leta 1877 čakala Dalmatinska državna železnica (»K.k. Dalmatiner Staatsbahn«) Split/Šibenik–Perkovič–Siverič. To zvezo je dočakala šele leta 1925. Med Karlovcem in Bubnjarci pa je bila ogrska proga dograjena že leta 1913. Karlovac je torej postal pomembno križišče, saj je pred tem dobil še drugo zvezo v Sisak preko Vrgin mosta.

Leta 1914 je izbruhnila svetovna vojna, ki je prekržala tudi marsikateri železniški načrt. Za vojaške potrebe pa je bila zgrajena v letih 1915-18 ozkotirna proga (760 mm) Čedad–Kobarid, ki je obratovala še štirinajst let. V Ljubljani je bila za vojaške potrebe zgrajena obvozna proga od Dravelj preko Bežigrada in Zelene jame pod progo Južne železnice do dolenske proge. Tu je nastal tudi »vodmatski lok«, direktna pove-



Solkanski most sodi med najlepše objekte na bohinjski progi, ki je skupaj s karavanško leta 1906 vzpostavila neposredno zvezo Celovec/Beljak–Področca–Jesenice–Gorica–Trst Sv. Andrej. Solkanski most je bil z razpetino osrednjega loka 85 metrov največji kamniti ločni most na svetu. Leta 1916 ga je umikajoča se avstrijska vojska razstrelila, po vojni pa so ga Italijani ponovno zgradili. Slika prikazuje prvotni most, kjer je imel osrednji lok na vsaki strani po pet »varčevalnih« obokov, medtem ko jih ima zdajšnji »italijanski« lok na vsaki strani le štiri.

zava med dolensko progo in progo proti Zalogu. Nastal pa je tudi »tivolski lok«, direktna povezava med gorenjsko in notranjsko progo. Na Opčinah so zgradili še drugi zvezni lok



Bohinjska proga sodi med gorske železnice najtežje vrste. Gradbeni objekti se vrstijo drug za drugim, saj je samo med Jesenicami in Novo Gorico osemindvajset predorov, štiri galerije in veliko število železnih ter kamnitih mostov. Lepota kakega objekta seveda ni odvisna od njegove velikosti, tako da je po tej plati mogoče Solkanskemu mostu mirno postaviti ob bok kamniti most preko Radovne v Blejskem Vintgarju, čeprav je dolg le štirideset metrov. Pogled na ta res lepi most pa se odpre samo tistim, ki se odločijo za obisk Blejskega Vintgarja.



OBDODBJE 1900 - 1918

obstoječe proge	nove proge	
		SB
		kkStB
		ozkotirne MÁV
		ozkotirne StmLB
		ozkotirne FS ^{od 1905}

* izvajanje prometa na zasebni progi

med progo Južne železnice in bohinjsko progo, zvezni lok so zgradili tudi med Batujami in Steskami, začeli pa so graditi tudi progo Logatec–Črni vrh, kjer so ponekod celo že položili tirnice. Vse te proge so bile po vojni demontirane.

Po koncu vojne leta 1918 se je večina južnih Slovanov propadle Avstro-Ogrske združila s Srbijo in Črno goro v Kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev. Nova država je združila železnice na svojem ozemlju v Državne železnice SHS, razen zasebne Južne železnice, ki je trdoživo vztrajala do leta 1924, ko se je razformirala.* Njene proge, vozni park in drugo imetje so postopoma prevzele nasledstvene države. Nova državna meja je prerezala številne železniške proge (**karta 6**). Meja z Italijo je prerezala progo proti Trstu pri Rakeku in bohinjsko progo v bohinjskem predoru. Meja z Avstrijo je prerezala progo Jesenice–Trbiž pri Planici in karavanško progo v karavanškem predoru. (Zanimivo pri tem je, da je bila ta proga od Jesenic preko Področce do Ledinc (Ledenitzen) oziroma do Vetrinja (Viktring) do koroškega plebiscita leta 1920 pod našo upravo.) Prerezala je še koroško progo pri Holmcu, progo od Dravograda proti Labotu, progo proti Dunaju pri Šentilju in progo Ljutomer–Radgona–Špilje. Za slednjo je bila kmalu sklenjena meddržavna tranzitna pogodba, da so lahko iz Maribora v Ljutomer in obratno vozili tranzitni vlaki. Na skrajnem severovzhodu Slovenije je nova državna meja odrezala železniški progi od Hodoša in Lendave na Madžarsko. Posebno

* Preimenovala se je v »Donau-Save-Adria-Eisenbahn-Gesellschaft« s kratico DSA, pa tudi DOSAG, s sedežem na Dunaju in predstavištvu v nasledstvenih državah. Tako je lahko urejala finančne zadeve v zvezi s predajo svojega imetja železnicam nasledstvenih držav in upravljala svoje druge posesti, kot hotele in podobno. Njena vozna sredstva, razdeljena železnicam nasledstvenih držav, naj bi poleg oznake zadevne železnice nosila še oznako »(Sud)«. Na kraljevino Srbov, Hrvatov in Slovencev je po rimskem sporazumu (29. 3. 1923) odpadlo 25,1 odstotka vseh voznih sredstev Južne železnice. Zanje je bila predpisana oznaka »S.H.S.-C.X.C. (Sud)«, oziroma, če naj bi obratovanje še nadalje izvajala družba sama, »Sud (S.H.S.)«. V praksi so se pri označevanju vozil seveda pojavljala odstopanja, na primer na Madžarskem značilna D.S.A. in D.S.A. HUNGARIA.

proga Hodoš–Murska Sobota se je znašla v težavnem položaju, saj je bila popolnoma izolirana. Vendar pa je na njej za silo vzpostavila obratovanje Južna železnica, kakor tudi na progi Čakovec–Lendava. Problem obeh osamelcev, namreč prog Hodoš–Murska Sobota in Ljutomer–Radgona, je bil rešen leta 1924, ko je bila dograjena že davno potrebna in zaželena povezovalna proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Druge proge se s temi problemi niso srečale, saj so bile dobro povezane z ostalim omrežjem. Nekatere med njimi so izgubile tranzitni značaj in so postale lokalne.

Od novogradenj je bil medtem zgrajen samo podaljšek ozkotirne proge od Slovenskih Konjic do Zreč leta 1920.

Leta 1929 je iz Kraljevine SHS nastala Kraljevina Jugoslavija. Posledica je bila, da so se tudi železnice preimenovala v »Jugoslovanske državne železnice«. Ob tej priliki se je uveljavil nov, za vso Jugoslavijo enoten način označevanja vozil. Ta »renumeracija« je potekala v letih 1933–1935.

Leta 1930 je bila zgrajena povezava med Rogatcem in Krapino kot pomembna razbremenitev enotirne magistralne proge Zidani Most–Zagreb, v Zidanem Mostu pa še drugi železniški most čez Savinjo, ki je omogočil direktno, neovirano vožnjo vlakov v smeri Ljubljana–Zagreb.

Ker je po prvi svetovni vojni dobila Reko kot tudi vso Istro in dobršen del današnje zahodne Slovenije Italija, je Jugoslavija ostala brez železniške zveze z lukami severnega Jadrana. Zato je leta 1931 zgradila progo s postaje Škrljevo (na progi Sušak–Karlovac) v luko Bakar.

Na italijanskem ozemlju sta prenehali obratovati ozkotirni železnici Čedad–Kobarid leta 1932 in Trst–Poreč leta 1935.

Do začetka druge svetovne vojne je bila na slovenskem ozemlju zgrajena le še proga med Sevnico in Tržiščem, ki je leta 1938 neposredno povezala dolenjsko železniško omrežje

z državno magistralo. Na Hrvaškem je leto prej proga Varaždin–Koprivnica dokončala podolžno podravsko progo. V času tik pred drugo svetovno vojno kaže omeniti še začetek gradnje



Leta 1930 je bil v Zidanem Mostu zgrajen drugi železniški most čez Savinjo, ki je omogočil vožnjo vlakov v smeri Ljubljana–Zagreb brez nadležnega »obračanja« in menjavanja lokomotiv. Neznani avtor teh posnetkov se je resnično potrudil, da je s hriba nad postajo posnel situacijo pred začetkom gradnje in po dokončanju novega mostu, pri čemer je snemal z isto kamero z domala istega položaja in ob istem dnevnem času.

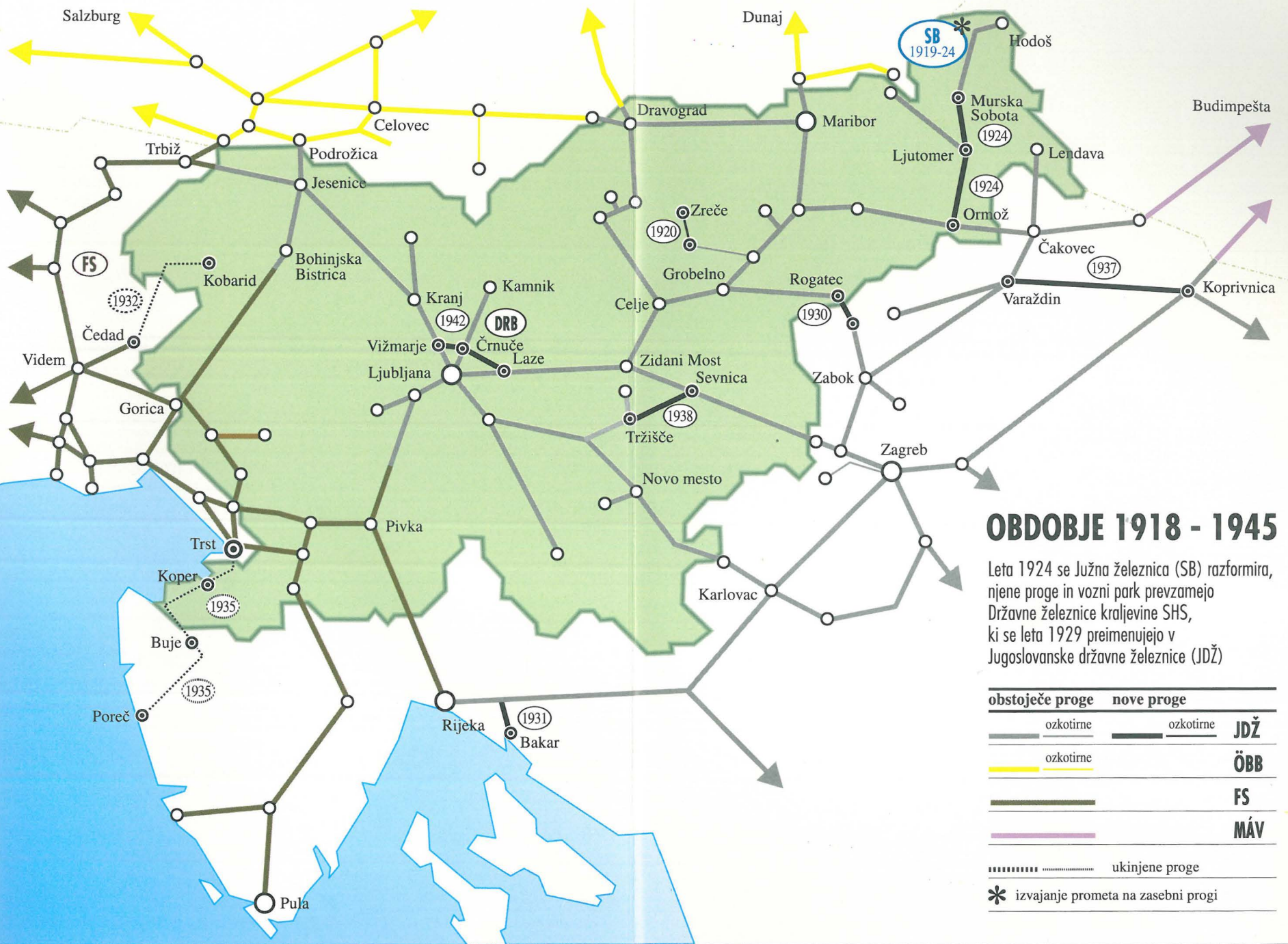
proge Črnomelj–Vrbovsko, najkrajšo zvezo Slovenije z morjem, ki pa ni bila dokončana.

Druga svetovna vojna je imela tudi za železniško omrežje uničujoče posledice. Že jugoslovanska vojska je ob umiku porušila železniške mostove v Mariboru, v Ptuju, v Veržeju, borovniški viadukt, oba mostova v Soteski na bohinjski progi, miniran pa je bil tudi most v Radgoni, vendar so petokolonaši preprečili eksplozijo.

Kljub uničevanju, ki je sledilo, pa je bila ena proga na Slovenskem le zgrajena: leta 1942 so Nemci napravili obvozno progo Vižmarje–Črnuče–Laze, da so se izognili vožnji skozi Ljubljano, ki so jo bili okupirali Italijani. (Tako po vojni je bila ta proga demontirana in tirni material uporabljen za nujna popravila razrušenih prog.) Leta 1944 so Nemci zgradili še drugi tir med Zidanim Mostom in Zagrebom ter (ponovno) tivolski lok (ki je služil svojemu namenu še vse do rekonstrukcije ljubljanskega vozlišča v šestdesetih letih), začeli pa so tudi gradnjo obvoznice v Borovnici, katere en tir je bil dokončan leta 1945, drugi pa šele leta 1960. Takoj po koncu vojne, še leta 1945, so vojni ujetniki zgradili (ponovno) vodmatski lok, ki je bil potem v šestdesetih letih demontiran.

Med vojno so JDŽ kajpada prenehale obstajati, pač pa so nastale v novoustanovljenih, formalno neodvisnih satelitskih državah Hrvatske državne železnice (HDŽ) in (ponovno) Srbske državne železnice (SDŽ). Preostale proge in vozni park so si razdelile železnice držav okupatorjev, namreč DRB, FS, MAV in BDŽ.

Po vojni (**karta 7**) je meja FLRJ marsikje presekala železniške proge, kjer prometa niso več obnovili. V Sloveniji tako na severovzhodu med Gornjo Radgono in avstrijsko Radgono ter na severozahodu med Planico in Trbižem. Na jugozahodu je prerezala progo Hrpelje-Kozina–Trst, vendar pa so tod vlaki vozili še vse do leta 1959, demontirana pa je bila leta 1961.



OBDODJE 1918 - 1945

Leta 1924 se Južna železnica (SB) razformira, njene proge in vozni park prevzamejo Državne železnice kraljevine SHS, ki se leta 1929 preimenujejo v Jugoslovanske državne železnice (JDŽ)

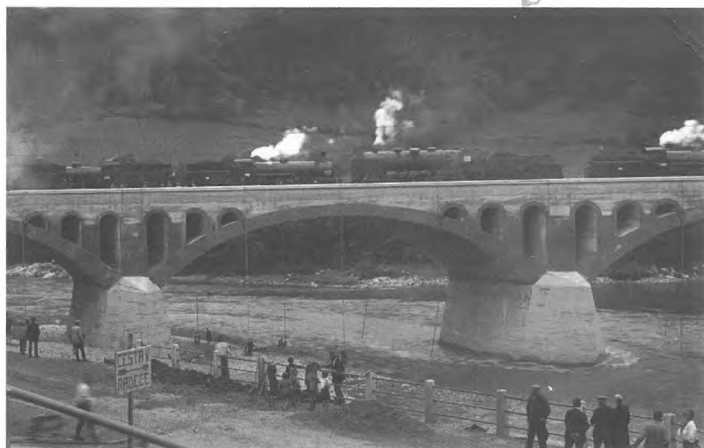
obstoječe proge	nove proge	
		JDŽ
		ÖBB
		FS
		MÁV
		ukinjene proge
		izvajanje prometa na zasebni progi

Nova meja je onemogočila tudi zvezo med bohinjsko progo in nekdanjo Južno železnico v Opčinah. Prekinjen je bil tudi promet z Gorico (ponovno vzpostavljen leta 1960), tako da je bilo nujno potrebno na jugu »odtrgano« bohinjsko progo spet povezati z ostalim omrežjem. Zveza Sežana–Dutovlje je bila zgrajena leta 1948.

Leta 1948 je bila v Ljubljani zgrajena ozkotirna (760 mm) pionirska proga z Viča (postaja TV-15) ob Večni poti preko postaje Jelenov žleb do Podutika (postaja Trnovski gozd). Ta je pionirjem nudila pouk in razvedrilo do leta 1954, ko je bila ukinjena.

Leta 1948 so začeli graditi tudi ljubljansko obvoznico Vižmarje–Vič, »progo V. kongresa«, od česar pa je bilo opravljeno le nekaj zemeljskih del in zgrajen betonski nadvoz v Podutiku, ki ga je moč videti še danes.

Leta 1950 so nastopile pomembne družbenopolitične spremembe, ki so vplivale tudi na Jugoslovanske državne želez-



Novi železniški most v Zidanem Mostu so po dograditvi poskusno obremenili in pri tem merili, koliko se je podal pod bremenom številnih lokomotiv, ki so jih v ta namen zapeljali nanj. V drugi svetovni vojni je bil ta most porušen in po vojni ponovno zgrajen – tokrat brez varčevalnih obokov nad loki.

nice. Z uvajanjem samoupravljanja so se leta 1951 preimenovali v Jugoslovanske železnice.

Medtem je bila v gradnji proga proti premogovniku Raša. Od premogovnika do separacije v Štalijah v zalivu Raše je že vodila 7 km dolga ozkotirna proga, tu pa je bilo treba premog naložiti na ladje in ga pozneje preložiti na železnico. Stroški tega transporta so bili izredno visoki. Nujno je bilo treba povezati Lupoglav in Štalije z normalnotirno progo, še posebej, ker je bilo načrtovano odpiranje novih premogovnikov pod Pičanom. Proga je bila dokončana leta 1951, marca 1952 je stekel tovorni promet, za javni promet pa je bila odprta šele leta 1959. Razen za potrebe premogovnikov je pozneje aktivirala luko Bršico v zalivu Raše še za pretovarjanje živine in lesa.

Leta 1951 se je dotaknil slovenskega ozemlja tudi podaljšek ozkotirne proge Zagreb–Samobor, zgrajene leta 1901, ki je zdaj segla do Bregane, do vojaškega remontnega zavoda na levem bregu istoimenske rečice, torej že v Sloveniji.

Za olajšanje tranzitnega prometa in poživitev krajevnega gospodarstva je bila že leta 1909 sprožena misel o gradnji obsotelske proge Savski Marof–Kumrovec–Stranje–Poljčane. Do gradnje je prišlo šele po drugi svetovni vojni, odsek Savski Marof–Kumrovec je bil zgrajen leta 1956, odsek Kumrovec–Podčetrtek–Stranje pa leta 1960. Zveza Stranje–Poljčane ni bila zgrajena, tako da proga ni dosegla zamišljenega tranzitnega značaja, temveč ima le lokalni pomen.

Poseben pečat daje temu obdobju vrtoglav razvoj cestnega prometa, ki je zaradi zmotnega prepričanja, da je zaradi cenege goriva prihodnost njegova, pripomogel k temu, da je bila zaradi nerentabilnosti prenekatera proga ukinjena oziroma je bil na njej (na srečo) le začasno ustavljen promet. Tako je bila proga Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče zadnjikrat zajeta v voznem redu za leto 1961/62. Pogodbeno so vlaki vozili še do

leta 1963, ko je bila proga v celoti odstranjena. (Za nekaj časa je bil vpeljan avtobusni nadomestni promet.) Leto 1966 je prineslo pogubo lokalnim progam Brezovica–Vrhnika, Naklo–Tržič, Jesenice–Planica, Črešnjevec–Slovenska Bistrica in Kanfanar–Rovinj. Na progah Prvačina–Ajdoščina, Novo mesto–Straža, Grosuplje–Kočevje, Ljutomer–Radgona in Tržišče–Krmelj pa je bil ukinjen potniški promet. Leta 1965 je prenehal promet na progi preko državne meje iz Dravograda preko Labota proti Wolfsbergu. Na naši strani je bila proga tudi demontirana. Po meddržavni pogodbi je namreč Avstrija po tej progi vozila tranzitne vlake iz Wolfsberga preko Dravograda v Celovec, dokler ni leta 1964 zgradila podjunske proge Šentpavel (St.Paul)–Pliberk.

Leta 1967 je bila zgrajena proga Prešnica–Koper, ki je Koprui omogočila, da se razvije v veliko luko.

Leta 1968 sta bili ukinjeni še progi Velenje–Otiški Vrh in Puconci–Hodoš, na progi Ljubljana–Kamnik pa je bil ukinjen potniški promet.

Zadnja desetletja so vendarle omilila pretirano navdušenje nad cestnim prometom in prinesla spoznanje, da ima tudi železnica prihodnost, da ostane slej ko prej hrbtenica kopenskega transporta in da je treba transportne tokove vse bolj preusmerjati nanjo. Tako je bil leta 1978 ponovno vpeljan potniški promet na progi Ljubljana–Kamnik in leta 1981 na progi Prvačina–Ajdoščina.

Pomembna je tudi proga do nove koprskc potniške postaje, ki je bila zgrajena leta 1979. Ta kombinirana železniška in avtobusna postaja je močno izboljšala razmere v potniškem prometu v Slovenskem Primorju.

V zadnjem času je treba omeniti tretji tir na progi Ljubljana–Moste, zgrajen leta 1980, in divaški lok, zgrajen leta 1987, ki omogoča direktno vožnjo tovornih vlakov iz Kopra proti

Sežani v sklopu tako imenovanega soškega koridorja, železniške tranzitne smeri iz luke Koper v Avstrijo.

V vojni junija 1991 se je Slovenija osamosvojila v suvereno državo. Nova državna meja je odrezala od nekoč skupnega gospodarskega subjekta istrske proge, ki so bile 1. oktobra 1991 predane Hrvatskim železnicam v prav tako osamosvojeni Hrvaški. Skupnost Jugoslovanskih železnic je razpadla in Železniško gospodarstvo Ljubljana se je preimenovalo v Slovenske železnice. Vojni požar na tleh nekdanje Jugoslavije je prekinil nekdanje močne železniške tranzitne tokove med Severozahodom in Jugovzhodom. Slovenske železnice so bile prisiljene spremeniti svojo glavno prometno smer, ki zdaj vodi med Luko Koper in državami evropskega severovzhoda. Prav zdaj potekajo intenzivne priprave na ponovno vzpostavitev železniške povezave z Madžarsko, ki smo jo nesrečno ukiniteli



Januarja 1966 je bilo na številnih slabo izkoriščenih progah obratovanje ustavljeno. Vse proge, ki so prinašale izgubo in katerih stanje bi terjalo velike naložbe v remonte, so bile ukinjene. Na planiški progi so sicer do konca marca še vozili nekateri potniški vlaki, nato pa je bila kmalu demontirana. Tako se je tudi tole romantično postajališče v Podkorenu za vselej umaknilo v preteklost.

pred tremi desetletji. Naslednji na vrsti pa bo drugi tir v Luko Koper, saj je obstoječa enotirna proga na robu zmogljivosti.

Tudi sicer so SŽ polne razvojnih načrtov, od katerih bi mnogi že davno morali biti uresničeni, če bi okoliščine to dopuščale. Zavedajo se namreč velike nevarnosti, da jih bodo mednarodni tranzitni tokovi obšli, če bodo tehnično in tehnološko vse bolj zaostajale za sosednjimi železnicami. Tako sta bili leta 1998 podpisani pogodbi z avstrijskim podjetjem Siemens za dobavo novih elektromotornikov, ki bodo postopoma zamenjali že zelo utrujene »gomulke«, in z italijanskim Fiat Ferroviaria, ki nam bo leta 2000 dobavil prve tri vlake z nagibno tehniko, imenovane »pendolino«. Z njimi bo mogoče na obstoječih progah voziti do 30 odstotkov hitreje in tako na primer skrajšati potovalni čas med Ljubljano in Mariborom na uro in pol. S tem bodo SŽ ujele korak s sodobno Evropo, kjer



Koprška proga, ki je leta 1967 povezala luko Koper z evropskim železniškim omrežjem in ji tako omogočila razvoj, poteka po slikovitem, a zelo težavnem terenu. Tako je bilo treba pri vasi Podpeč premostiti zemeljski plaz, in tu je zaživel novo življenje železni most z opuščene planiške proge pri Martuljku.

danes vozi že 300 »pendolinov«, ki so postali nosilci hitrih medmestnih poslovnih povezav.

Nastajajo pa seveda še mnoge druge, manjše in večje zamisli in načrti. Tako so v sklopu rekonstrukcije ljubljanskega železniškega vozlišča načrtane obvozne proge Vič–Vižmarje in Vižmarje–Črnuče–Laze z novo tovorno postajo v Črnučah, ki bodo ljubljansko središče rešile tovarnega prometa in sodelovale pri zamišljenem primestnem prometu. Največji premik na področju komunikacij pa brez dvoma pomeni projekt snovalcev evropske prometne politike, ki so preko Slovenije predvideli tako imenovani 5. in 10. koridor. Prvi bo potekal od Trsta preko Ljubljane in Štajerske na Madžarsko in naprej v dežele severovzhodne Evrope in nas bo s progo, ki se bo zgledevala po podobnih francoskih in nemških progah, vključil v nastajajoče evropsko železniško omrežje za hitrosti okoli 300 km/h, drugi pa bo segel do Zagreba. Sodobni hitri vlaki so na srednjih razdaljah tako v energetske kot časovnem pogledu transportno sredstvo prihodnosti in so iz konkurence izločili letalo, medtem ko je osebni avtomobil izgubil bitko že prej.



OBDOBJE 1945 - 1991

Jugoslovanske državne železnice (JDŽ) se leta 1951 preimenujejo v Jugoslovanske železnice (JŽ)
 Leta 1991 nastanejo Slovenske železnice (SŽ)

obstoječe proge	nove proge	
		ozkotirne JŽ
		ÖBB
		FS
		MÁV
		ukinjene proge
		PP pionirska proga

Kratice v kartah

- BDŽ** **B**lgarski državni železnici – **B**olgarske državne železnice
- DSA** **D**onau–**S**ave–**A**dria Eisenbahn-Gesellschaft –
Železniška družba Donava–Sava–Jadran
- DRB** **D**eutsche **R**eichsbahn – Nemška železnica v letih 1920–1945
- FS** **F**errovie dello **S**tato – Italijanske državne železnice
- ISiB** **I**strianer **S**tatsbahn – Istrska državna železnica
- JDŽ** **J**ugoslovanske državne železnice
- JŽ** **J**ugoslovanske železnice
- KfNB** **K.**k. priv. **K**aiser **F**erdinands-**N**ordbahn –
C. k. privilegirana cesarja Ferdinanda severna železnica
- kkStB** **K**aiserlich-königliche **ö**sterreichische **S**tatsbahnen –
Cesarsko-kraljeve avstrijske državne železnice (1884–1918)
- KRB** **K**ronprinz **R**udolf-Bahn – Rudolfova železnica
- MÁV** **M**agyar **Á**llamvasutak – Madžarske državne železnice
- NSiB** **K.**k. priv. **N**ördliche **S**tatsbahn – C. k. Severna državna železnica
- SB** **S**üdbahn-Gesellschaft – družba Južne železnice
- SHS** **Ž**eleznice kraljevine **S**rbov, **H**rvatov in **S**lovencev
- SStB** **S**üdliche **S**tatsbahn – Južna državna železnica
- StmLB** **S**teiermärkische **L**andesbahnen – Štajerske deželne železnice
- TPD** **T**rboveljska **p**remogokopna **d**ružba
- WGB** **W**ien-**G**loggnitzer **B**ahn – Železnica Dunaj–Gloggnitz
- WRB** **W**ien-**R**aaber **B**ahn – Železnica Dunaj–Győr

Literatura:

1. Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem, Ljubljana, 1968
2. Jože Jenko: Iz zgodovine slovenskih železnic, zbornik člankov 1936–1968
3. Anton Melik: Razvoj železnic na ozemlju Jugoslavije, Geografski vestnik XIV, 1938, str. 118-133
4. Johann Stockklausner: Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837-1918, Slezak, Wien, 1979
5. Sto godina železnica Jugoslavije, zbornik članaka povodom stogodišnjice železnica Jugoslavije, izdanje štamparskog preduzeća Jugoslovenskih železnica, Beograd, 1951
6. Enciclopedia monografica del Friuli-Venezia Giulia, Istituto per l'Enciclopedia del Friuli-Venezia Giulia, Udine, 1971, str. 1015-1052
7. Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn, herausgegeben von der k.k.priv.Südbahn-Gesellschaft, Wien-Brünn-Leipzig
8. Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, herausgegeben vom oesterreichischen Eisenbahnbeamtenverein, Wien-Teschen-Leipzig (izdana ob 50-letnici vladanja cesarja Franca Jožefa)
9. Hans Peter Pawlik, Josef Otto Slezak: Südbahn-Lokomotiven, Slezak, Wien, 1987
10. Giulio Roselli: La Ferrovia Trieste-Buie-Parenzo, Trieste, 1972
11. Spremembe na železniški mreži od 1.1.1965 do 31.12.1978, interni dokument 6a ŽG Ljubljana
12. Ukinjene proge, interni dokument ŽG Ljubljana, 9.1.1975

PODATKI O PROGAH

Zap. št. P R O G A	železnica	Datum odprtja	Dolžina km	Opombe
1	Dunaj–Wiener Neustadt	WRB	20.06.1841	49,0
2	Wiener Neustadt–Gloggnitz	WRB	05.05.1842	26,0
3	Mürzzuschlag–Graz	SSiB	21.10.1844	95,0
4	Graz–Celje	SSiB	02.06.1846	132,0
5	Celje–Zidani Most	SSiB	17.08.1849	25,3
6	Zidani Most–Ljubljana	SSiB	16.09.1849	63,4
7	Gloggnitz–Mürzzuschlag	SSiB	15.05.1854	41,8
8	Ljubljana–Trst	SSiB	27.07.1857	145,0
9	Pragersko–Nagy Kanizsa	SB	24.04.1860	110,0
10	Zidani Most–Sisak	SB	01.10.1862	125,5
11	Maribor–Celovec	SB	01.06.1863	127,0
12	Ljubljana–Trbiž	KRB	14.12.1870	102,0
13	Pivka (St. Peter)–Rijeka	SB	25.06.1873	54,4
14	Divača–Kanfanar–Pula	ISiB	20.09.1876	122,3
15	Kanfanar–Rovinj	ISiB	20.09.1876	21,0
16	Dravograd–Wolfsberg	SiB	04.10.1879	39,0
17	Špilje–Radgona	SB	14.07.1885	31,0
18	Hrpelje–Kozina–Trst Sv. Andrej	kkStB	05.07.1887	19,6
19	Čakovec–Lendava–Szombathely	vicinal.ž.	19.10.1890	26,4
20	Radgona–Ljutomer	lokalna ž.	16.10.1890	23,5
21	Ljubljana–Kamnik	lokalna ž.	28.01.1891	23,6
22	Celje–Pesje–Velenje	StmLB	27.12.1891	37,5
23	Pesje–Škale	StmLB	28.12.1891	1,9
24	Poljčane–Slovenske Konjice	StmLB	20.12.1892	14,8
25	Ljubljana–Grosuplje–Kočevje	UKB	28.09.1893	70,0
26	Grosuplje–Novo mesto	UKB	01.06.1894	53,9
27	Novo mesto–Straža Toplice	UKB	01.06.1894	8,3
28	Brezovica–Vrhnika	lokalna ž.	23.07.1899	12,4
29	Velenje–Dravograd	lokalna ž.	20.12.1899	36,7
30	Gorica–Prvačina–Ajdovščina	lokalna ž.	01.10.1902	26,9
31	Trst Sv. Andrej–Koper–Poreč	TPC	15.12.1902	123,1
32	Grobelno–Rogatec	RL	21.12.1903	28,6
33	Celovec/Bejak–Jesenice	kkStB	30.09.1906	44/36
34	Jesenice–Gorica	kkStB	19.07.1906	89,1
35	Gorica–Trst Sv. Andrej	kkStB	19.07.1906	55,8
36	Murska Sobota–Hodoš–Körmend	vicinal.ž.	26.06.1907	31,2
37	Kranj–Tržič	lokalna ž.	06.07.1908	15,1
38	Trebnje–Tržišče–Krmelj	UKB	15.11.1908	22,7
39	Sl. Bistrica–Sl. Bistrica-mesto	StmLB	11.12.1908	3,6
40	Karlovac–Bubnjarci	vicinal.ž.	22.11.1913	28,7
41	Novo mesto–Metlika–Bubnjarci	kkStB	27.05.1914	49,9
42	Čedad–Kobarid	vojaška	1915-18	28,0
43	Dravljje–Vodmat (Ljubljana)	vojaška	1917	4,9
44	Slovenske Konjice–Zreče	SHS-CXC	15.01.1920	6,1
45	Ormož–Ljutomer–Murska Sobota	SHS-CXC	22.11.1924	38,1
46	Rogatec–Krapina	JDŽ	16.02.1930	19,4
47	Zidani Most–zvezni lok (novi most)	JDŽ	18.08.1931	<1
48	Vrhnika–Vrhnika trg	JDŽ	06.01.1935	1,0
49	Sevnica–Tržišče	JDŽ	08.12.1938	13,4
50	Laze–Črnuče–Vižmarje	DRB	1943	18,0
51	2.tir Zidani Most–Dobova (–ZG)	DRB	26.07.1944	51,2
52	Preserje–Borovnica	JDŽ	21.12.1947	11,1
53	TV 15–Jelenov žleb–Trnovski gozd	PP	13.06.1948	3,8
54	Sežana–Dutovlje	JDŽ	23.12.1948	7,1
55	Lupoglav–Raša (Štalije)	JDŽ	30.12.1951	52,7
56	Stranje–Podčetrtak–Kumrovec	JŽ	04.07.1960	21,2
57	Prešnica–Koper-tovorna postaja	JŽ	02.12.1967	29,0
58	Koper-t.p.–Koper-potniška postaja	JŽ	25.05.1979	2,4
59	zvezni lok v Divači	JŽ	31.05.1986	1,0

LEGENDA

* obratovanje izvaja navedena železnica + proga ukinjena

KRATICE (kronološko)	
WRB	: Wien–Raaber Bahn; Železnica Dunaj–Győr; 17.12.1842 preimenovana v WGB
WGB	: Wien–Gloggnitzer Bahn; Železnica Dunaj–Gloggnitz, 1853 jo prevzame SSiB
SSiB	: Südliche Staatsbahn; Južna državna železnica, 23.09.1858 privatizirana v SB
SB	: Südbahn-Gesellschaft; Družba Južne železnice (kratkot: Južna železnica, do 1924)
KRB	: Kronprinz Rudolf-Bahn; Železnica kronskega princa Rudolfa (kratkot: Rudolfova železnica), 1884 podržavljena
ISiB	: Istrianer Staatsbahn; Istrska državna železnica, 1876-1884, nato kkStB
SiB	: staroavstrijska državna železnica pred ustanovitvijo kkStB
kkStB	: Kaiserlich-königliche (österreichische) Staatsbahnen; C.kr. (avstrijske) državne železnice 1884-1918
StmLB	: Steiermärkische Landesbahnen; Štajerske deželne železnice, od leta 1892
UKB	: Unterkrainger Bahnen; Dolenjske železnice d.d.
TPC	: Triest–Parenzo–Canfanaro; Trst–Poreč; do Kanfanara samo v projektu
RL	: Rohitscher Lokalbahn; Rogaška lokalna železnica
FS	: Ferrovie dello Stato, Italijanske državne železnice, od leta 1905
SHS-CXC	: Državne železnice Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev, 1918-1929
JDŽ	: Jugoslovanske državne železnice, 1929-1941 in 1945-1951
DRB	: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 1920-1945
PP	: Pionirska proga od Viča do Podutika v Ljubljani, 1948-1954 (vlak nehal voziti pozimi 1952/53)
JŽ	: Jugoslovanske železnice, 1951-1991 (v Sloveniji)

LOKALNE /VICINALNE ŽELEZNICE

zaradi lažje orientacije v literaturi so podani originalni nazivi in nekatera pojasnila

ad 19	: Prekodonavska vicinalna železnica
ad 20	: Lokalna železnica Radgona–Ljutomer
ad 22-23	: Localbahn Cilli–Wöllan; Lokalna železnica Celje–Velenje; »savinjska železnica«
ad 28	: Lokalbahn Laibach–Oberlaibach; Lokalna železnica Ljubljana–Vrhnika
ad 29	: »mislinjska železnica«, skupna delniška družba za progo Velenje–Dravograd in Wolfsberg–Zeltweg
ad 30	: Vipavska lokalna železnica d.d., v Gorici priključek na Južno železnico (Nabrežina–Gorica–Krmrn 1860)
ad 36	: Ogrska jugozahodna krajevna železnica d.d.
ad 37	: Lokalbahn Krain–Neumarkt; Lokalna železnica Kranj–Tržič
ad 39	: Kleinbahn Windisch Feistritz S.B.–Stadt Windisch Feistritz; Mala železnica Slovenska Bistrica SB (Južna železnica)–Slovenska Bistrica mesto
ad 40	: JZK – Prva Jugozahodna Krajiška vicinalna železnica
ad 43	: do 1934 tir Dravljje–Dimičeva (voj. skladišče); 1953 kot zadnji odstranjen nadvoz nad kamniško progo

Opomba: Kjer je bilo mogoče ugotoviti, se datum otvoritve nanaša na slavnostni »prijhod prvega vlaka«. Redni promet je stekel navadno dan pozneje. V literaturi je mogoče najti ta ali oni navedek.

DIE ENTWICKLUNG DES EISENBAHNNETZES IN SLOWENIEN

ZUSAMMENFASSUNG

Der Zweck des Verfassers dieser Broschüre ist, die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf dem Gebiet Sloweniens (mit Umgebung) auf eine anschauliche, bewußt kurz gefaßte Weise darzustellen. Sie ist nicht für Kenner gemeint, sondern für interessierte Laien, um ihnen einen allgemeinen Überblick zu verschaffen und das etwaige Studium der hiesigen Eisenbahngeschichte zu erleichtern. Es werden einige Grundbegriffe, Zusammenhänge und Verhältnisse beim Wachstum des Streckennetzes auf dem Gebiet der heutigen Slowenischen Eisenbahnen festgesetzt, wobei natürlich auch die Umgebung, soweit nötig, mit in die Betrachtung herangezogen werden mußte. Anhand von sieben Streckenkarten aus verschiedenen Zeitabschnitten werden historische Vorgänge interpretiert, anfangend bei wirtschaftlich-politischen Überlegungen und dem andauernden Zwist zwischen dem Staatlichen und dem Privaten in der alten Donaumonarchie, führend über die Folgen des ersten Weltkrieges, den Zerfall der kkStB bzw. der Südbahn, über die Entstehung der S.H.S.-C.X.C.-Staatseisenbahnen bzw. der Jugoslawischen Staatsbahnen (JDŽ) in dem neu gegründeten südslawischen Staat, über die verheerenden Auswirkungen des zweiten Weltkrieges, bis in die sechziger Jahre, als eine große Anzahl von Strecken aufgrund der falschen Überzeugung, die Zukunft des Verkehrs liege auf den Straßen, demontiert bzw. glücklicherweise nur stillgelegt wurde. Die Erzählung endet in der letzten Zeit, als sich die Erkenntnis durchzusetzen vermochte, daß die Eisenbahn nach wie vor die Wirbelsäule des Festland-Transportes bleibt, was zur Folge hatte, daß zum Beispiel die Strecke nach dem Hafen Koper gebaut und in demselben Rahmen des sogenannten Isonzo-Korridors die Wocheiner Strecke auf 22,5 Tonnen Achslast ausgebaut wurde.

Um die Anschaulichkeit nicht unnötig zu beeinträchtigen, wurden anstatt der Grenzen zwischen den ehemaligen Kronländern auch für die Zeit der Monarchie die heutigen Grenzen Sloweniens eingezeichnet, obwohl sie zur Gänze natürlich erst nach dem zweiten Weltkrieg zur Geltung gekommen sind. Aus demselben Grund konnten die Waldbahnen, einige Industrie-Flügelbahnen und die für eine beschränkte Zeit gebauten Feldbahnen nicht erwähnt werden.

