

Andrej Ivanuša

JUŽNA ŽELEZNICA DUNAJ-TRST

Konec julija 1857 je »sam presvitli« cesar Franc Jožef s svojo navzočnostjo močno povzdignil slovesnost v Trstu ob dokončanju železnice od Dunaja do Jadranskega morja, ko je bil dograjen še njen zadnji, 145 kilometrov dolg odsek od Ljubljane do Trsta. Velik del te proge je tekel preko Slovenije. S tem smo Slovenci pridobili nov gospodarski zagon. Rečemo lahko, da se je s to progo pri nas pričela industrializacija.

ŽELEZNICA PRINESE GOSPODARSKI RAZCVET

V članku STOLETJE TRGOVINE (Denar, september 2011) sem opisal s kakšnimi težavami so se v 18. stoletju srečevali pri transportu blaga iz Dunaja do Trsta, ki je bil najvažnejše пристanišče Avstro-ogrske monarhije. Dejstvo je, da vsi gorski grebeni in vse reke, ki so bile takrat najbolj ugodne transportne poti, tečejo v smeri vzhod-zahod. A monarhija je potrebovala poti v smeri sever-jug, da je lahko vozila industrijske izdelke iz in na Dunaj ter kmetijske izdelke iz Panonske nižine do Trsta. Ko je bila »izumljena« železnica, so kaj kmalu pričeli razmišljati o izvedbi železniške proge na tej smeri. Njena gradnja se je pričela aprila 1839. Povezava je prinesla s seboj gospodarski razcvet v vse kraje, ki se jih je dotaknila. Tega so se zavedali tudi sodobniki, saj so otvoritveni vlak odseka Celje – Ljubljana 16. septembra 1849 sprejeli ne le topovski streli in splošno rajanje na ljubljanski postaji, temveč tudi zelo zgovorni napisi na zidu Terpinčeve papirnice v Vevčah: KUPČIJA – OBERTNOST – KMETIJSTVO.

»Možgani« Južne železnice so bili na Dunaju, a njen glavni splet je bil v Sloveniji in predvsem v Mariboru. Tam sta se križali smer sever – jug(Dunaj – Trst) in smer vzhod – zahod(Budimpešta – Pragersko – Maribor – Dravograd – Tirolska), tam je bila glavna delavnica Južne železnice (ustanovljena leta 1863), ki je bila izjemno visoko kvalificirana. Sicer niso izdelovali novih lokomotiv, zato pa nič manj pomembne nove, nadomestne kotle zanje. Seveda je nova transportna pridobitev tudi spodbudno vplivala na prebujajočo se industrijo, kot so železarna v Štorah, premogovniki v Hrastniku, Trbovljah in Zagorju, ki so šele z železnico lahko zaživieli.

GRADNJA

Gradnja železnice Dunaj-Trst je potekala v šestih etapah. Prva etapa je bila Dunaj-WienerNeustadt – Gloggnitz v dolžini 74,8 kilometrov. Gradili so od aprila 1839 do maja 1842. A tu so jih zaustavile Alpe in prehod čez Semmering. V tistem času še niso bili sposobni najti inženirske rešitve za ta problem. Gradnjo je financiral dunajski bankir Georg Sina in tudi ni imel dovolj sredstev, da bi speljal tako zahtevno gradnjo.

Tako so se preselili na drugo stran Alp in postavili progo na odseku Mürzzuschlag-Gradec (Graz) (druga etapa). Cesar se je odločil, da mora gradnjo proge prevzeti država, ker je preveč gospodarsko in vojaško pomembna, da bi jo prepustili zasebnikom. Za glavnega projektanta in vodjo gradnje so izbrali Karla Ghega, ki je bil takrat vrhunski strokovnjak za gradnjo cest in železnic. Ghega je sam prehodil celotno traso do Trsta. Imel je pregled nad vsem, kar se je na gradbiščih dogajalo. Odsek proge je dolg 94,7 kilometrov, graditi so ga

začeli oktobra 1842, dokončan je bil dve leti kasneje. Najzahtevnejši objekt na tem odseku je 363 dolga galerija iz rezanega kamenja v Murini soteski Badelwand.



Slika 1 - Karl von Ghèga (1802-1860), projektant in glavni nadzornik železniške proge Dunaj-Trst in »vitez železnice« (litografija Joseph Kriehuber, 1851)

Tretja etapa je obsegala 132,2 kilometra dolg odsek Gradec-Celje. Začeli so septembra 1843 in končali junija 1846. Potek trase do današnje državne meje ni predstavljal posebnih gradbenih težav. Le pri Špilju /Spielfeldu so naleteli na plazovit teren in so morali zgraditi 125 metrov dolgo leseno prednapeto mostno konstrukcijo. Prave težave so se začele s predorom Šentilj, pesniškim viaduktom, predorom Počehova in nadaljevale vse do regulacije reke Voglajne pri Celju, ki so jih komaj uspeli premagati s takratnimi gradbenimi metodami.

Četrta etapa Celje-Ljubljana je bila velika učna ura za kasnejšo gradnjo proge preko Semmeringa, Ljubljanskega barja in Kraške planote do Trsta. Gradbinci so se spopadli z vsemi težavami, ki se pojavljajo pri gradnji gorskih prog in prog po težavnem terenu. Skozi ozke soteske Savinje in Save so morali zgraditi pet mostov preko Savinje, dva predora v dolini Save in velik lesen most tipa Howe preko Save blizu Litije. 88,7 kilometrov dolgo progo so začeli graditi jeseni leta 1845 in jo končali avgusta 1849.

Zdaj so bili pripravljeni, da se vrnejo nazaj v Alpe in se spopadejo s Semmeringom. Peta etapa na potezi Gloggnitz – Mürzzuschlag je dolga le 41,8 kilometrov, a so jo gradili 6 let, od avgusta 1848 do julija 1854. O tej gradnji je bilo napisanih nekaj knjig in posnetih več filmov. To je bila prva gorska proga v Evropi, predor Semmering je bil takrat najdaljši predor v Evropi. Dolg je bil 753 klafter ali v današnjih merah 1428 metrov. A glavni objekt je viadukt

Kalte Rinne, dolg 184 in visok 46 metrov, ki je najvišji premostitveni objekt na celotni trasi Dunaj-Trst. Proga je zaščitena kot tehnični spomenik. Avstrijske železnice načrtujejo novo traso s predorom pod masivom Semmering, ki bi naj bila dolga le 27 kilometrov in zgrajena do leta 2025.

Nazadnje so se lotili še dela Ljubljana – Trst, ki ga imenujemo kraška proga. Šesta etapa je dolga 144,9 kilometrov in so jo gradili od maja 1850 do 27. julija 1857. Na zadnjem odseku so izzivi preseгли vsa pričakovanja. Zgolj za prečenje Ljubljanskega barja so morali nasuti 690.000 m³ materiala, se iz ljubljanskih 300 metrov nad morjem vzpeti na 603 metre nadmorske višine pri Postojni, tam zgraditi številne zaščitne zidove proti burji in snežnim zemetom, zagotoviti dovolj vode za napajanje lokomotiv na malone brezvodnem Krasu, in nazadnje še v Trstu za postajo iztrgati del zemljišča morju, tako da so nasuli 554.000 m³ materiala.

Na območju Slovenije so nastale nekatere najlepše zgradbe na vsej Južni železnici, ki jih presega le proga preko avstrijskega Semmeringa. To so vsekakor 650 metrov dolgi Pesniški viadukt, 190 metrov dolgi leseni most tipa Howe čez Dravo v Mariboru, lepi kamniti most čez Savinjo v Zidanem mostu, ki je bil zahtevno zgrajen v loku, še en most tipa Howe čez Savo pri Litiji, imenitno postajno poslopje prvega razreda v Ljubljani, in najmogočnejši objekt na vsej trasi med Dunajem in Trstom, 561 metrov dolgi, 38 metrov visok dvonadstropni Borovniški viadukt.



Slika 2 – Borovniški most na sliki prof. Staneta Kumarja

DVA MOŽA IN DVE LJUBEZNI

Najbolj zaslužna moža pri gradnji proge sta Karl (Carl) vitez Ghega in nadvojvoda Janez (Erzherzog Johann von Österreich). Prvi je progo projektiral in nadzoroval gradnjo, čeprav je poveril detajle in končno izvedbo svojemu prijatelju, arhitektu Moritzu Löhru. Drugemu pa gredo zasluge, da je bila izbrana trasa preko Gradca in Maribora.

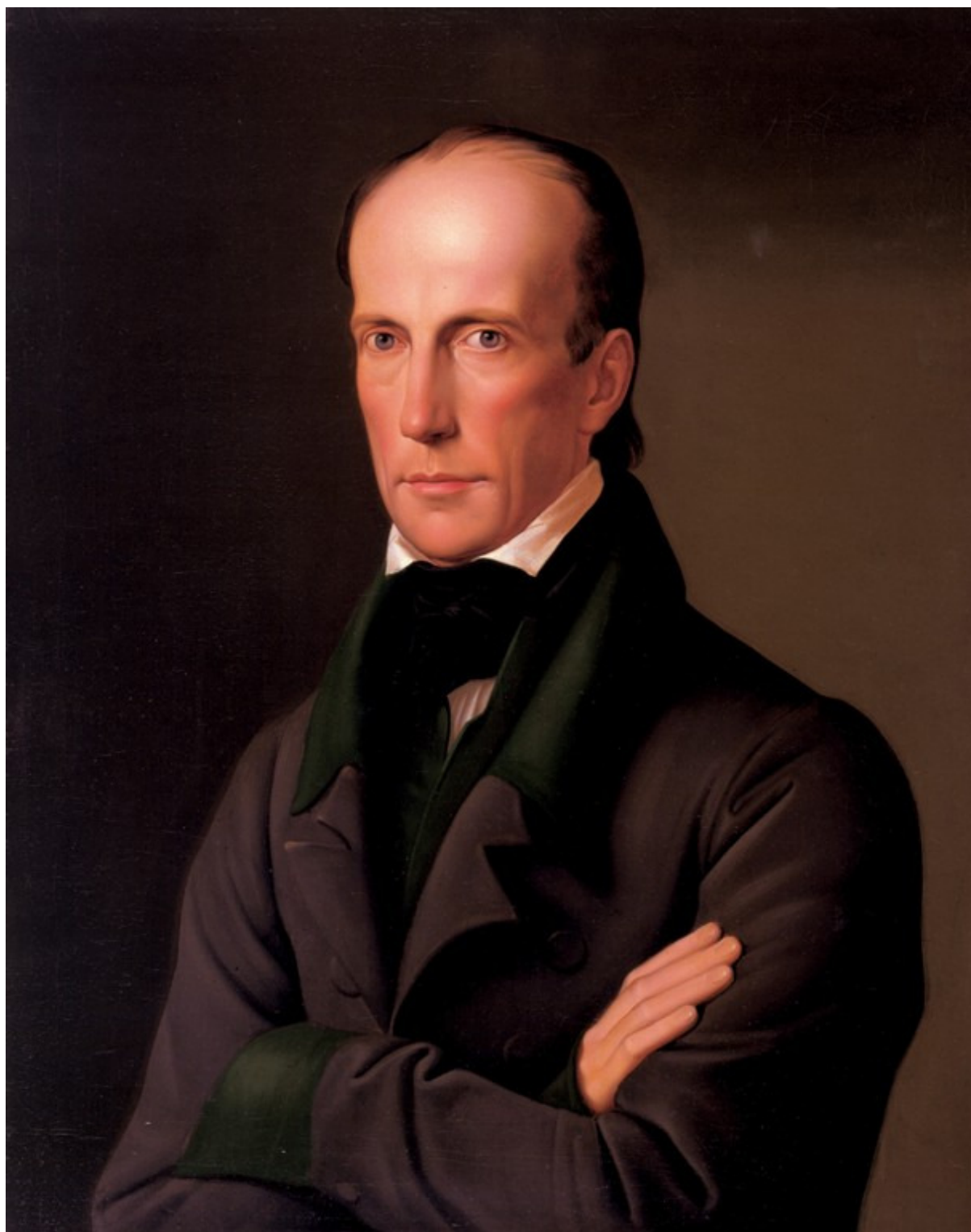
Karl von Ghega se je rodil leta 1802 v Benetkah družini z albanskimi koreninami. Tja so pripluli čez Jadran kot begunci pred turškimi osvajanji Albanije. Že s petnajstimi leti je na očetovo željo končal vojaški kolegij, vendar se je odločil, da bo nadaljeval študij na univerzi v Padovi. Po enem letu je postal inženir gradbeništva in arhitekt ter leto za tem, star komaj 17 let, še doktor matematičnih ved. Po končanem študiju je deloval kot hidromehanik in graditelj cest v domači pokrajini Veneto. Med leti 1836 do 1840 je vodil gradbena dela med Brnom in Břeclavom na Severni železnici cesarja Ferdinanda. Tam je železnica postala njegova največja »ljubezen«.

Ko je gradnjo železnice Dunaj-Trst prevzela država, je bil leta 1842 imenovan za glavnega traserja in vodjo načrtovanja gradnje odseka od Gloggnitza do Trsta. Z veliko vnetostjo se je vrgel na delo in je že leta 1844 predložil načrt za progo preko Semmeringa in z njim uspel. Vendar je ocenil, da tehnologija in znanje v tistem času ne omogočata takih podvigov, in se je odločil, da bodo najprej zgradili progo od Mürzzuschlaga do Gradca in naprej do Ljubljane. Zaradi svojih izjemnih lastnosti in uspehov pri gradnji je bil leta 1851 imenovan za viteza. Po končani gradnji odseka preko Semmeringa je načrtoval železniško omrežje v celotni Habsburški monarhiji in gradnjo prog v Transilvaniji. Tega projekta ni končal, saj je na Dunaju umrl za tuberkulozo leta 1860.

Nadvojvoda Janez se je rodil leta 1782 v Firencah v palači Pitti očetu Leopoldu, bratu avstrijskega cesarja Jožefa II. Po smrti Jožefa II, je Janezov oče postal cesar Leopold II. Zaradi očetovega napredovanja se je leta 1790 družina preselila na Dunaj. Vendar oče Leopold II ni dolgo vladal. Po smrti leta 1892 ga je nasledil Janezov starejši brat kot Franc II. Janez je imel vojaško izobrazbo in se je s činom feldmaršala pri starosti 18 let udeležil bojev proti Napoleonu pri Hohenlindnu, kjer je bil premagan. Nato je leta 1809 podpiral Andreasa Hoferja v tirolskem boju za svobodo, vendar neuspešno. Zaradi tega mu je brat – med tem se je preimenoval v cesarja Franca I – prepovedal bivanje na Tirolskem. Nadvojvoda Janez se je zato posvetil deželi Štajerski. Leta 1819 je pomagal pri nastanku Kmetijske družbe v Gradcu, še istega leta je ustanovil njeni podružnici v Mariboru in Celju. Leta je 1828 ustanovil zavarovalno družbo Grazer Wechselfeuer, ki se danes imenuje Grawe.

Na jezeru Toplitzsee se je srečal z Anno Mario Josephine Plochl, hčerjo poštnega mojstra iz štajerskega zdraviliškega mesta Aussee, ki je pozneje postala njegova žena. Njegov cesarski brat je najprej njuni poroki nasprotoval, vendar se je leta 1829 le omehčal. Janeza je zanimalo vinogradništvo in je dobre izkušnje s Porenja prenesel na Štajersko. Leta 1822 je v okolici Maribora kupil posestvo Meranovo, kjer je začel načrtno gojiti vinsko trto. Še danes na tej legi rastejo najboljše vinske sorte. Štajersko poreklo njegove žene, sedeži njegovih družb v Gradcu in posestvo v Mariboru so bili dovolj velik razlog, da je zastavil ves svoj vpliv in dosegel, da je bila izbrana trasa južne železnice preko Gradca in Maribora, proti Poljčanam in Zidanemu mostu. S tem je postal Maribor pomembnejše mesto od Ptuja in kasneje drugo največje slovensko mesto in center industrije. Njegova zasluga je tudi, da so v Zidanem mostu leta 1824 zgradili cestni most preko Savinje na cesti iz Celja v Zasavje. Leta 1848 je kot cesarjev namestnik postal predsednik nastajajočega parlamenta, vendar je že leto pozneje s

tega položaja odstopil in se za stalno preselil na Štajersko. V mestu Stainz je od leta 1850 osem let županoval. Leta 1859 je umrl v Gradcu, star 77 let.



*Slika 3 – Nadvojvoda Janez Avstrijski (1782-1859)
(olje na platnu, Leopold Kupelweiser, 1828)*

SENČNE STRANI

A Južna železnica je imela tudi senčne strani. Progo proti Trstu so na Dunaju začeli graditi kot projekt zasebnega kapitala; do mesteca Gloggnitz pod Alpami jo je financiral dunajski bankir Georg Sina, potem pa so se odločili, da jo bodo nadaljevali v državni režiji z obrazložitvijo, »da takšna strateška povezava vendar ne more biti cilj zasebnih interesov!« A komaj je bila Južna državna železnica dokončana, leto dni po odprtju leta 1857, je bila znova privatizirana, ker je država prav zaradi njene gradnje prišla v finančno stisko. Nastala je družba z udeležbo mednarodnega kapitala in se sčasoma preoblikovala v podjetje z nazivom Južna železnica, ki je obstajala še nekaj časa po prvi svetovni vojni. Ker je bila razkosana med nove države-naslednice, je nazadnje morala popustiti in se je z letom 1924 razformirala. Skratka, lahko rečemo: »Nič novega pod soncem!«

Zasebna družba je od leta 1858 naprej s »primerno« tarifno politiko poizkušala izločiti konkurenčne železnice, da bi tudi iz oddaljenih dežel pridobila tovor za Trst. Tako je ponudila oddaljenim proizvajalcem zelo nizke tarife. Domača podjetja so za kratke razdalje morala plačati mnogo več, kot oddaljeni protežiranci za vso progo. Poglejmo: prevoz vagonске pošiljke z 10 tonami rezanega lesa je od Ljubljane do Trsta stal 48 goldinarjev, od Zagreba do Trsta, torej dvakrat tako daleč, pa le 47 goldinarjev in 90 krajcarjev. Nasprotno, pa so ne tako bogati proizvajalci iz Krškega za enako pošiljko od Krškega do Trsta plačali 60 goldinarjev, Sevničani, ki so Trstu še bližje, pa celo 70 goldinarjev. To je pripeljalo do nesmiselne prakse: najprej so tovor vozili v Zagreb in ga od tam po železnici prepeljali nazaj v Trst!

Seveda so domače trgovinske zbornice ostro protestirale. Zasebna, v skladu s podeljenim privilegijem tarifno in prometno politično suverena Južna železnica je bila nedostopna za vladne predloge in se ji ni zdelo nujno, da bi se ozirala na potrebe lokalnega prebivalstva. Marsikdo je zaradi tega gospodarsko propadel. Karkoli so poskušali, je bilo preslišano ali prezrto. Samovolja Južne železnice je slednjič pripeljala do tega, da je bila 1906 postavljena »druga zveza s Trstom«, Bohinjska železnica, ki jo je zgradila država (kkStB). Tarife kkStB so bile bistveno ugodnejše kot tarife Južne železnice. A ne glede na vse, je Južna železnica bolj skrbela za svoje uslužbenke kot Državne železnice. Po ustnem izročilu so železničarji iz ljubljanskega južnega (danes glavnega) kolodvora dražili kolege kkStB iz današnjega šišenskega kolodvora:

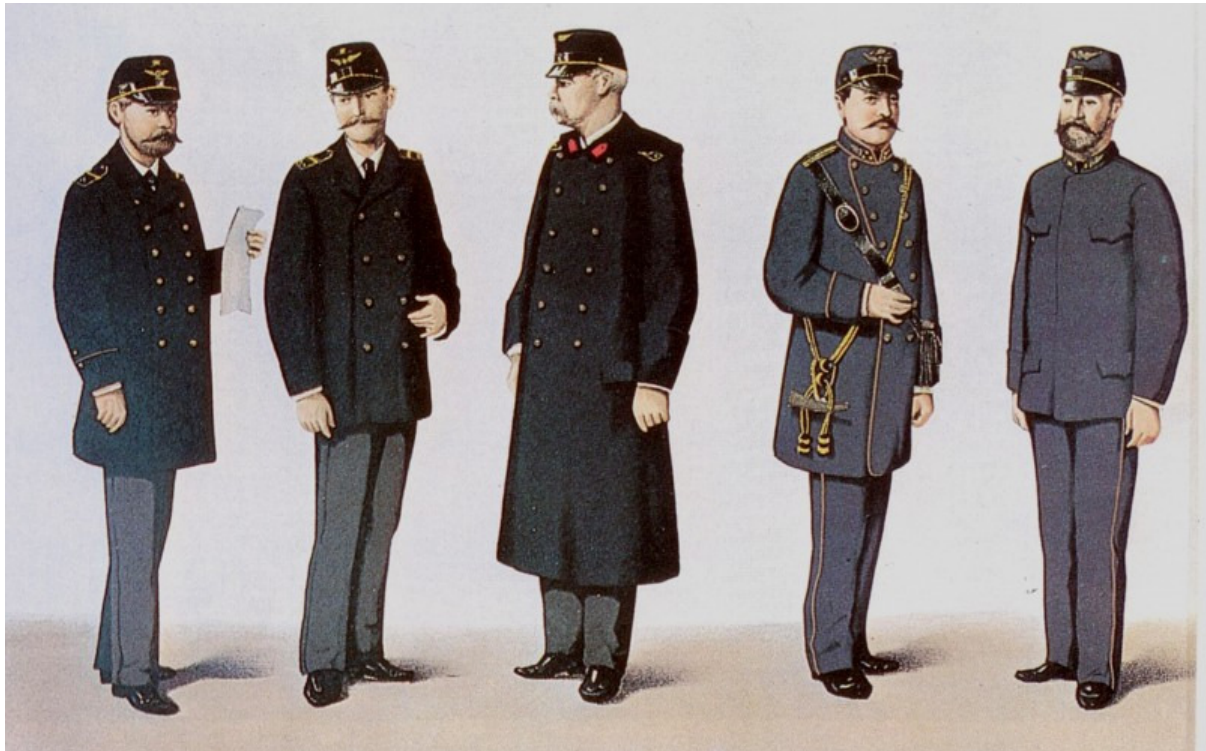
»Vi imate krono na kapi, mi pa – v žepu!«

ŽELEZNIČAR – NAJBOLJŠI ŽENIN

V tistem času je bila služba na železnici podobna zadetku na tomboli, ne glede na to, kateri železniški družbi si pripadal. V zakup si sicer moral vzeti, da te lahko namestijo v katerikoli kraj v monarhiji, vendar te je tam čakalo stanovanje. Ponekod so gradili posebne »železničarske kolonije«. Mariborska kolonija, na primer, je štela štirideset stanovanjskih hiš z lastnim vrtom. V vsaki so bila štiri stanovanja, velika po 50 m². Bila so sodobno opremljena, saj je bila ob naselju, predvsem za potrebe kurilnice in kasneje železniških delavnic, zgrajena plinarna. Zgradili so še konzum s prodajalno s hladilnikom in skladiščnimi prostori, šolsko poslopje in večnamensko zgradbo za kulturne dejavnosti s knjižnico. Pred vsako hišo je bil vodnjak z ročno črpalko. Za pranje perila so uporabljali kamnita korita in vanje so iz reke Drave napeljali poseben vodovod. Ob konzumu je v enonadstropni zgradbi deloval vrtec, ki so ga vodile nune. V šoli je bilo bogoslužje v zasilni kapeli, nato pa od leta 1939 v novi cerkvi. Kolonija je bila zaokrožena s higienskim kopališčem in lastno gledališko dvorano.

Plača je bila redna in dobra. Kurjavo so dobili s znatnim popustom. Prav tako so bili v konzumu cenejši mnogi izdelki. Prevoz za zaposlene je bil brezplačen, njihovi družinski člani pa so plačali polovično ceno vozovnice. Otroci železničarjev so dobivali štipendije za šolanje. Ko se je železničar upokojil, je sicer moral stanovanje zapustiti, vendar je redno prejemal pokojnino. Ko je umrl, je pokojnino prejela vdova.

Iz povedanega je jasno, da so tistikrat dekleta rade pogledovale za železničarji. Če so katerega »ujele«, so bile ekonomsko preskrbljene do konca svojega življenja.



Slika 4 – Železničarske uniforme nižjih uradnikov in uslužbencev leta 1850.

RADECKI V ZIDANEM MOSTU

Za konec še anekdota iz zgodovine Zidanega mosta, ko je maršal Radecki (Radecky 1766-1858) obiskal Zidani most. Maršal je bil češkega rodu, visok oficir, cesarjev namestnik v Milanu in legendarni vojskovodja, imenovan tudi oče vojakov, danes znan predvsem po skladbi »Radecky marš« Johanna Straussa starejšega. O dogodku so tako poročale Novice (številka 39, 19.9.1849):

— Ko se je unidan maršal Radecki po železnici iz Ljubljane, kjer je bil z veliko častjó sprejet, na Dunaj peljal, se je pri Zidanem mostu enmalo vstavil. Delavci so berž spodobno v versto stopili; Kranjci, Štajarci in Horvatje skupej na eno stran, Lahi pa z nekterimi drugimi na drugo stran. Ko pride Radecki do njih, je prva stran glasno »Živijo« zavpila in Radecki stopi k njim in jih po slovensko nagovori: »No, kako je kaj, moji otroci?« Ko mu eden izmed njih na to odgovor da, seže Radecki v žép in jim podari 6 cekinov, rekoč »Tù imate, de se enmalo pokrepčate.« Delavci niso vedili, kaj de bi od veselja počeli, de je nar slavniji vojskovodja ž njimi in sicer v njih jeziku govoril, in de jim je 6 svitlih zlatov podaril! —

Viri:

- prof. Mladen Bogič, ravnatelj Železniškega muzeja v Ljubljani: 150-letnica izgradnje Južne železnice, revija Nova proga, junij 2007
- Marko Košir: Proga Šentilj – Zidani most, knjiga v pripravi, 2012