

PO ŽELEZNICI Z DUNAJA V TRST

V prejšnji številki Glasila SVS je bil objavljen prispevek o delovanju društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar. Navedene so bile številne dejavnosti, ki jih društvo izvaja in tako skrbi, da tehnične, kulturne in druge znamenitosti iz naše preteklosti ne bi šle v pozabo.

Za marsikoga, ki ga navdušuje „železna cesta“, bo zanimivo poročilo o nedavni tematski delavnici, ki jo je društvo priredilo ob obletnici odprtja železniške proge Celje-Ljubljana.

Železniška proga Celje - Ljubljana (16. september 1849 in danes)

Železniška proga Celje - Ljubljana je del Južne železnice, ki je 577,2 km dolga dvotirna železniška proga na relaciji Dunaj – Maribor – Celje – Ljubljana – Sežana – Trst.

Načrtovanje železniške proge od Dunaja proti Trstu so v Avstriji začeli že leta 1837. Leta 1839 je dobil koncesijo za gradnjo proge z Dunaja proti jugu bančnik Georg Sina, toda že 23. decembra 1841 je država izdala dvorni dekret – država bo sama gradila večje železnice. V tem dekretu je bila prvič predvidena proga Dunaj – Trst.

Trenutno po tej progi med Dunajem in Trstom ni neposredne povezave (možen je prestop).

Odsek Celje - Ljubljana

Progo od Celja do Ljubljane so načrtovali že v letih 1842 in 1843, vendar jim je povzročala precej težav. Zasnovali so tri različice: dve od Celja po Savinjski dolini, ena naj bi potekala do Kamnika skozi Tuhinjsko dolino, druga pa čez Vransko pod Trojanami do Domžal. Tretja različica je vodila ob toku Savinje iz Celja do Zidanega Mosta in odtod skozi sotesko ob reki Savi do Litije in naprej do Ljubljane. Kljub temu, da je bila tretja varianta zaradi ozke savske doline med Zidanim mostom in Litijo drzna ideja, je bila sprejeta. Odločitev je podpiralo predvsem dejstvo, da so bile v

okolici Hrastnika, Trbovelj in Zagorja odkrite velike zaloge kvalitetnega premoga, ki pa jih zaradi slabih prometnih povezav ni bilo mogoče izkoriščati v večjem obsegu. Načrtovalci so se zavedali težav, ki so jih čakale v savski dolini, npr. skalni plazovi, številni hudourniki, redka poseljenost krajev ... Leta 1845 so se začela prva pripravljalna in meritvena dela, leto kasneje pa so začeli z gradnjo. Od Celja proti Zidanemu Mostu so dvakrat prečkali reko Savinjo, tretjič še v Zidanem Mostu. Za tiste čase je bil tehnično posebno znamenit v loku zgrajen most čez Savinjo v Zidanem Mostu. Gradil ga je inženir Edvard Heider, poznejši lastnik steklarne v Hrastniku. Most so gradili tri leta, od 1846 do 1849. Progo Celje – Zidani most je gradil zidarski mojster Johan Piko iz Beljaka, z delavci iz Furlanije, Primorja in Češkega. Gradnja proge je bila težka in nevarna: med Hrastnikom in Trbovljami so izkopali 136,5 m dolg predor, za delavce pa so bile najbolj nevarne strme skale nad strugo Save. Zaradi pomanjkanja prostora so postajna poslopja za postaje Hrastnik, Trbovlje in Zagorje gradili v loku, kar je pozneje zelo oviralo razvoj tovornega prometa. Dodatne preglavice so povzročali tudi ovinki skozi savsko sotesko. Inženir Carl von Ghega, ki je bil vrhovni inženir gradnje Južne železnice, je vse težave odlično premagal. Pridobljene izkušnje je pozneje uporabil pri gradnji proge čez Semmering. Poleg domačih je pri gradnji sodelovalo še okrog 12.000 tujih delavcev, ki pa so povzročali nemalo težav. Zato so v Trbovljah, Zagorju in Hrastniku za red morale skrbeti vojaške čete.

Pri gradnji proge od Litije proti Ljubljani, razen gradnje mostu čez Savo in predora pri Pogoniku, graditelji niso imeli večjih težav. Ljubljanska železniška postaja je bila zgrajena 18. aprila 1848. Gradnjo postaje sta prevzela podjetnika Benjamin Pichler in Jože Stare, nadzor pa je vodil Ferdinand Hoffman. Uradna otvoritev proge Celje –

Ljubljana je bila 16. septembra 1849, čeprav je prvi vlak z vagoni v Ljubljano pripeljal že 18. avgusta 1849, na rojstni dan cesarja Franca Jožefa I.

(Vir: 150 let proge Celje-Ljubljana, Karol Rustja, Tiri in čas, št.11, LJ 1999)

Odločitev, kje postaviti kolodvor v Ljubljani je bila težka, saj se ni vedelo ob začetku gradnje postajnega poslopja leta 1847, kje bo potekala proga proti Trstu. Ni se vedelo, ali se bodo odločili za soško varianto ali za kraško.

Postajo so postavili na Dolgih njivah, ki so se raztezale od sedanje Slomškove ulice proti severu. Postajno poslopje pa so postavili na poti, ki je vodila iz stare Ljubljane na Posavje skozi Blatno vas. Že samo ime vasi pove, da je bila postaja izven mestnega področja. Postaja je bila dolga 820 m, odstraniti je bilo potrebno zemljino in nasuti plato z gramozom iz neposredne okolice. Nastala je velika jama, danes poznana kot Zelena jama.

Postajno poslopje so pričeli graditi konec leta 1847, dograjeno pa je bilo 12. aprila 1849. Gradila je firma podjetnikov Jožeta Stareta iz Mengša in Benjamina Pichlerja.

Karol Rustja je v knjižici: 150 let proge Celje-Ljubljana, Tiri in čas, št.11, LJ 1999 zapisal: "Rojstni dan cesarja Franca Jožefa, 18. avgusta, je gradbeno vodstvo proge počastilo tako, da je ta dan lokomotiva

"Neuberg" pripeljala prvi vlak iz Celja v Ljubljano.

V Novicah lahko preberemo:" Druga imenitna prigoda tega dneva je bila, da se je popoldne ob treh pervikrat po železni cesti iz Celja v Ljubljano pripeljal hlapon (Lokomotiv), kterimu kmetije luka matija pravijo. Brez vse spotike se je pripeljal, lično ovenčan v 4 urah in pol iz Celja. Drugo pot pa bo lahko v treh urah prišel, ker ne bo imel po poti nič preiskati kakor zdej, ko je bila preiskušnja."

Dan otvoritve proge so določili na Dunaju; to je bila nedelja, 16. septembra 1849. Za to priložnost so predvideli veliko slovesnost otvoritve. Že naslednjega dne je bila proga odprta za javni promet.

Program je predvideval, da se slovesnosti udeleži cesar v spremstvu ministrskega predsednika kneza pl. Schwarzenberga, ministra za javna dela in trgovino Brucka, notranjega ministra dr. Bacha in vojnega ministra generala Gyulaja. Ker je cesar lažje zbolel, je za svojega namestnika določil nadvojvodo Albrehta. V jutru na dan otvoritve se je iz Ljubljane v Celje odpeljalo 50 uglednih Ljubljančanov, vodil jih je dvorni svetnik grof Hohenwart, vlak pa je vlekla lokomotiva "Krain/Kranj". Tam so pozdravili nadvojvodo Albrehta, ki se je s številnim spremstvom pripeljal nekaj minut po dvanajsti iz Gradca v Celje.

Na vrhu litografije iz leta 1850 je pogled na postajo s severa, spodaj pa z juga.

