

»Prihod železnice lahko primerjamo z atomsko energijo po drugi svetovni vojni: pomenil je simbol nove dobe hitrosti, ekonomske rasti in razširjanja obzorij,« je dejal Eric Hobsbaum.

Pravzaprav smo se navadili, da imamo hitrost in obseg prometa za merilo družbenega napredka. Pospešek na vseh ravneh življenja je temeljni fenomen moderne dobe. 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 prejšnje, 18. stoletje stoletje užitka in lagodne zatopljenosti.

### Stoletje železnice

Devetnajsto stoletje, ki ga upravičeno poimenujemo tudi stoletje železnice, lahko slavimo kot čas so-pihajočih parnih lokomotiv in vla-



# Tiri in čas

kovnih kompozicij, kot novo obdobje, ki je spremenilo čas in prostor in v naše kraje zaneslo novo življenje. Ko sta se prvotno navdušenje in strah polegla, je železnica postala vodilni simbol napredka in modernizacije 19. stoletja. S prihodom železnice se je poglobil vtis o potovalni hitrosti, železnica je postala prevladujoče sredstvo za potovanja in prevoz blaga po kopnem. Pri naših prednikih je kmalu izgubila svoj prvotno tuji in nenavadni, prav monstrozni značaj. Nikoli pa ni izgubila svojega čara. Prostor se je manjšal, razdalje so se krčile, odpirali so se novi svetovi.

### Blücher in Rocket

Železnico imamo lahko 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. V civilizacijskem

procesu mehanizacij vsakdanjega življenja je železnica igrala zgleđno, na vsa področja življenja široko segajočo vlogo. Imela je pomemben socialni učinek na vsakdanjik človeka industrijske dobe.

Obdobje železnic se je začelo leta 1830, ko so izročili javnemu prometu progo med Liverpoolom in Manchestrom. Takrat sta bili uspešno združeni dve iznajdbi: parna lokomotiva in pot, po kateri je vozila. Začetki železnice segajo k preprostim lesenim tramvajem, ki so jih uporabljali v transilvanskih rudnikih že v 16. stoletju. Podobno leseno železnico so uporabljali v Veliki

Britaniji za prevoz premoga od rudnikov do nakladalnih skladišč na reki Tyne v 17. stoletju. Pozneje so bile tirnice iz litega železa. Leta 1804 je Richard Trevithick naredil prvi poskus s parno lokomotivo, toda lito železo je krhka kovina in težke lokomotive so lomile tire. Edini, ki je verjel v prihodnost parne lokomotive na tračnicah, je bil George Stephenson, ki je med tem že zgradil svojo lokomotivo Blücher. Leta 1821 je dosegel, da so uporabili tirnice iz kovanega železa, ki so bile trdnjše, in njegove lokomotive. Toda te so bile še vedno primerne samo za počasno vleko, ker njihovi

preprosti kotli niso dali dovolj pare. Leta 1828 pa je predstavil izboljšano lokomotivo Rocket, prvo s sodobnim večcevničnim kotlom.

Med prvimi državami, ki so posnemale Britanijo, je bila Avstrija. Leta 1845 je pripeljal iz Gradca v Maribor prvi vlak, leto pozneje je bila proga zgrajena do Celja in čez tri leta do Ljubljane, kar je bil izreden gradbeniški podvig. Leta 1849 so odprli progo Celje—Ljubljana in ljubljanski kolodvor je kmalu postal pomembna tovarna postaja.

### Železničarski muzej

V Sloveniji za zgodovino železnice, še posebej na Slovenskem, skrbi Železničarski muzej v Ljubljani, ki ga vodi Mladen Bogič. Prostore ima v nekdanjih delavnicah za popravo tirnih vozil (pravijo jim tudi kurilnica) v Šiški. Muzej poleg skrbi za muzejsko dejavnost izdaja tudi zbirko *Tiri in čas*, v kateri izhajajo raziskave o zgodovini že-

leznice na Slovenskem. Naj predstavimo pet publikacij, ki kažejo na bogato zgodovino železnice na Slovenskem.

Kot osmi zvezek zbirke je izšla raziskava Jožeta Resnika in Štefana Stepica *Železniški predori v Sloveniji*. Delo obravnava ozek del železnic, saj se dotika samo dela gradbene tehnike železniških prog. Predori so zelo pomembni in zahtevni objekti, posebej tisti, ki potekajo na geološko težavnih terenih. V prvem delu sta avtorja podala osnove načrtovanja, graditve in opise delov predora ter njegove opreme (delitev podzemnih gradenj, oblika predora in nazivi njegovih delov, priprave na graditve,



Lokomotiva 06-018 na Jesenicah



Ljubljanski tramvaj



metode izkopa, smerni rov, podporje, obzidava, transport, odvod vode, zračenje, razsvetljava, minerska dela, oprema, vzdrževanje). V drugem delu sta predstavila vse predore na javnih in drugih progah v Sloveniji. Opisala sta jih v kronološkem vrstnem redu, tako kot so bili zgrajeni oziroma kot so bile dane v promet proge, na katerih so: najprej torej predori na progah Gradec—Celje, Celje—Zidani Most—Ljubljana,

sta prehodila vse slovenske železniške predore, mnoge tudi po večkrat.

### O razvoju omrežja

Zbirka *Tiri in čas* pod številko deset prinaša knjižico Mladena Bogiča *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Namenjena je pridobitvi temeljne orientacije v železniškem prostoru in času. Predstavlja nekatere pojme, odvisnosti in povezave pri spletnanju našega želez-

je prikazan tudi s pomočjo zložitljivih, posebej za to priložnost izdelanih kart. Delo je avtor napisal zato, da bi zainteresiranemu bralcu olajšal vstop v študij naše železniške zgodovine.

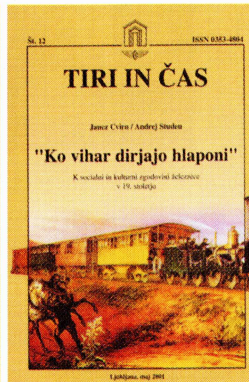
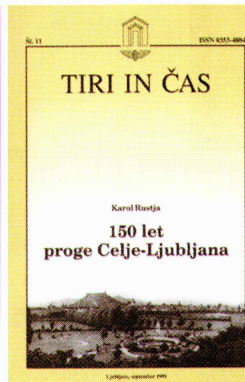
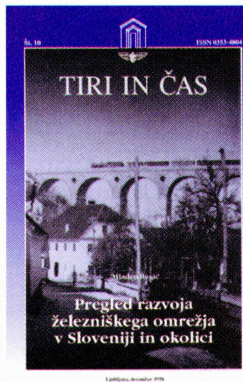
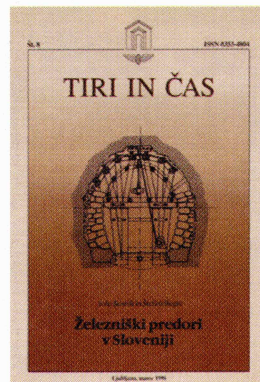
### Celje—Ljubljana

Enajsti zvezek prinaša delo naše ga vodilnega raziskovalca zgodovine železnic Karola Rustje *150 let proge Celje—Ljubljana*. Iz Celja v Ljubljano je slavnostni prvi vlak pripeljal

graditvijo, sam potek graditve, preskrbo z vodo, pomembnejše mostove, predore, problematiko padanja kamenja in trganja plazov, signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave, elektrifikacijo, opis prometa ter postaj in postajališč.

### Muzejske lokomotive

Dvanajsti zvezek prinaša delo dveh zgodovinarjev, Janeza Cvirna in Andreja Studna, *„Ko vihar dirjajo hlaponi“*, ki je prispevek k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. V njem sta prikazala na primer spore z italijanskimi delavci med graditvijo proge med Mariborom in Ljubljano, razmere ob prihodu prvega vlaka v Ljubljano, graditev proge proti Trstu, takratno vožnjo z vlakom, izlete za zabavo, potovanja in začetke (železniškega) turizma, učinek železnice na prostor, železniške nesreče itd.



Ljubljana—Sežana, Maribor—Dra-vograd—Holmec, Ljubljana—Jesenice, Pivka—Reka, Ljubljana—Kamnik, Celje—Velenje, Novo mesto—Ljubljana do zadnjih dveh prog Savski Marof—Imeno—Grobelno in Prešnica—Koper. Vsak predor je opisan glede na lego, dolžino, obzidavo, niše in druge značilnosti. Številne detajle sta ugotovila na podlagi ogledov posameznih predorov, saj

niškega omrežja, pri čemer se seveda ni mogla omejiti samo na današnje Slovenijo, temveč je bilo treba upoštevati tudi okolico, saj je graditev železnic pogosto vzročno povezana na večjih geografsko-gospodarskih in političnih območjih in je neke vrste strateško dejanje. Popelje nas skozi razvoj železniškega omrežja pri nas na pregleden način, zato se ne spušča v detajle. Razvoj železniškega omrežja

16. septembra 1849. Ta proga je osrednji del železniškega omrežja Slovenije, saj je ves čas obstoja najprometnejša proga v Sloveniji. Predvsem velja to za del med Zidanim Mostom in Ljubljano, ki je središča na os železniškega prometnega kriza Slovenije. Na njej je tudi naša glavna ranzirna postaja Zalogo. Avtor podrobno prikazuje nastanek in pomen te proge: od prometnih razmer med

Revija *Gea* pa je že pred časom pripravila posebno izdajo, v kateri je Tadej Brate, naš največji poznavalec starih lokomotiv, predstavil slovenske muzejske lokomotive. Zanimiv je podatek, da imamo več kot sto muzejsko ohranjenih pogonskih tirnih vozil. Bogato ilustriрана publikacija predstavlja pregled vseh lokomotiv, ki so bile muzejsko zavarovane ali razglašene za tehniški spomenik do konca leta 2003. **V. M.**