

Porti, str. 108 sl.; Istra i Primorje, str. 104; Pomorska enciklopedija 4, str. 57. — 18. L'Unione. Cronaca Capodistriana bimensile 3, št. 12 — 1877 marec 25; Zemljiška knjiga Koper — vl. št. 406 k. o. Koper z. t. 1—11 in vl. št. 637 k. o. Koper. — 19. L'Istria 1 (1846), str. 16; Oko Trsta, str. 129. — 20. G. Roletto, Il porto, str. 86, 92 in tabele; isti, Trieste ed i sui problemi, 1952, str. 51 sl.; Oko Trsta, str. 82; L. Berce, o. c. str. 20 sl., 25 sl.; A. Melik, Slovensko Primorje, 1960, str. 108 sl. — 21. Oko Trsta, str. 87. — 22. G. Roletto, Porti, str. 108 sl. — 23. Prim. za Trst G. Barbieri, I porti d'Italia. Memorie di geografia economica

20, 1959, str. 190 sl., 260 sl. — 24. Prim. za vse Arhiv Splošne plovbe — št. 100/62; ibid. — Investicijski načrt; M. Šober, Jugoslavija — pomorska država. Slovenski izseljenski koledar 1962, str. 29 sl. — 25. Arhiv Ladjedelnice Piran — prikaz z dne 26. dec. 1960; podatki zaključka in stanja za leto 1961. Prim. Ladjedelnica Piran — Delo z dne 29. nov. 1961 ter Iz piranske ladjedelnice — Delo z dne 25. jan. 1962. — 26. Bilten OLO Koper, št. 4 z dne sept. 1960 — Razvoj in problemi kopske tovarne luke; V. Mornik, Razvoj pomorstva v Kopru. Jadranski koledar 1962, str. 151 sl.

## MED ZIDANIM MOSTOM IN SISKOM VOZIJO VLAKI ŽE 100 LET

JOZE JENKO

### BRODARJENJE NA SAVI IN KOLPI

V rodovitnem Sremu, ki so ga Rimljani imenovali »Deliciae Romanorum«, je rodilo polje že od nekdanj kljub preprosti obdelavi zemlje dovolj poljskih pridelkov, posebno žita. Vse te pridelke so prevažali po treh rekah: Donavi, Dravi in Savi v razne pokrajine, mesta in luke vse dotlej, dokler ni bila zgrajena železnica od Zemuna do Zidanega mosta. Prvi del proge, t. j. med Zemunom in Siskom so dogotovili od 1882 do 1891 v osmih etapah, medtem ko so dovršili progo Sisak—Zagreb—Zidani most istočasno že 1862. leta.<sup>1</sup> Po prvotnem projektu je bila trasa položena od Zemuna preko Rume, Vinkovcev, Djakova, Požege in Siska, kjer zapusti savski tok ter preide v dolino, oz. strugo reke Kolpe do Karlovca. Od tod je bila nakazana smer na Reko in Senj preko Ogulina. Na omenjenem poteku so predvideli tri odcepne postaje: Rumo za smer Novi Sad, Vinkovci za smer Osijek in Djakovo za smer Brod. Avstrijski cesar je potrdil traso po grofu Villermontu reprezentirani družbi in dovolil opraviti trasiranje, ki je bilo v poldrugoletnem delu v oktobru 1864 gotovo. Takoj nato je vladna komisija pregledala načrtano pot, ki je merila z odcepnimi progami 91.789 milj. Kot izhodna točka obsavske železnice je bil kot glavno zbirno mesto poljedelskih produktov poleg Velike Kikinde, Bečeja, Velikega Bečkereka in Pančeva najvažnejši Zemun. Od tod so prevažali žito po Savi nazgor do Siska in deloma pri ugodnem vodnem stanju po Kolpi celo do Karlovca. To direktno in najkrajšo prevozno pot iz Banata do Siska je prevzela l. 1862 novo zgra-

jena železnica Sisak—Zagreb—Zidani most in v nadaljevanju po takrat že obstoječi dvo-tirni magistrali v Ljubljano in Trst. Od Ljubljane dalje so vozili blago po cesti deloma v severne deloma v druge sosedne pokrajine.<sup>2</sup>

Brodarjenje je bilo po Savi naporno in tudi nevarno. Sicer od Zemuna do Siska ni bilo pogubnih čer, tolmunov in vrtincev v taki meri kakor npr. pri Belem slapu, v Prusniku in Renkah v gornjem teku, v savski soteski. V navedenih odsekih je vlekel pri srednjem vodnem stanju eno ladjo po en vlak oz. tudi po trije, t. j. 21 parov volov. Na drugih delih, t. j. od Zagorja do Aršlina pa so vlačili ladje po ozki stezi na desnem savskem bregu vlačivci-vlačugarji, 27 po številu, pri močno narasli reki pa tudi do 50 mož. Spričo tega so naši trgovci in tudi vojaška uprava prosili, da se z regulacijo savske struge in s čiščenjem obrežij za vlačilne steze poveča plovnost na hrvaško-ogrskem teritoriju. Zato je vlada 1799. leta dala potreben denar. Tako so med Siskom in Zagrebom natovarjali ladje do tisoč starih stotov in kasneje so tak tovor vozili do obmejnih Jesenic na kranjsko-hrvaški meji. Iz Banata po Savi došle ladje so morale v Sisku tovor, t. j. žito in hrastovino raztovoriti in pretežno deponirati v tamkajšnjih skladiščih, ker so kranjske ladje nosile največ 5—6 tisoč centov, ki so jih s konji vlačili do naselja Rugovice med Siskom in Zagrebom. Tu so blago razložili in do 1000 centov, t. j. 2000 mernikov žita preložili v nove ladje do prej omenjenih Jesenic. Od tod dalje so vlekli kranjske »dombase« z 280 centov teže do Zaloga. Iz vinorodnih slovenskih krajev pa so izvozili dokaj vina.<sup>3</sup>

Naši brodarji so se naučili brodariti pri Banačanih. Slovenci-brodarji so bili v stalni nevarnosti pred elementarnimi nezgodami. V odseku Trbovlje—Zagorje se je sprožil 26. oktobra 1737 plaz, ki je zasul strugo v dolžini petih kilometrov ter je bila reka 14 dni neuporabna za plovbo kljub temu, da je pospravljalo kamenje in debela 150 ljudi iz daljne in bližnje okolice.<sup>4</sup> Podobno nezgodo popisujejo viri, ki je nastala npr. 1849. leta. Takrat so zasule Savo pri Korenu-Beli mački ogromne količine kamenja v dolžini petih sežnjev. Pri pospravljanju je bilo zaposlenih od 31. maja do 3. julija 160 delavcev. V tem času so odstranili z napornim delom in razstreljevanjem le toliko ovire, da so dosegli do metra globoko prosto vodno pot. Po tem začasnem kanalu so spravili 32 ladij. Vsako posamezno barko je moralo vleči 30 parov volov. Teže naložene ladje so morali razložiti, jih spraviti prazne skozi začasni prekop ter jih onkraj plazu zopet naložiti. Poročilo pravi, da zaradi teh manipulacijskih zamud živila niso pravočasno prispela v namembni kraj, kar je povzročilo nemire. Z opisanimi težavami je bila plovba ovirana 19 dni.<sup>5</sup> Tudi na poti vzhodno od Siska so imeli brodarji nevšečnosti. Med neobljudenimi bregovi so jih napadali tatovi in roparji v tolikem obsegu, da je vlada odredila posebne vojaške straže.<sup>6</sup> Pri takih okoliščinah se ne smemo čuditi, če je trajal prevoz od Siska do Zidanega mosta 16 do 20 dni, pri neugodnih razmerah pa celo do štiri tedne.

#### ZIVAHEN PROMET NA SAVI

Po statističnih podatkih so zbrali v zbirni postaji Zemunu letno povprečno do 1.450.000 starih centov žita. Poleg tega so omembe vredne količine dog, ladijskega lesa, cunj, prediva in oljnatih semen. Vse to našeto blago je prišlo po Savi in Kolpi v Karlovac in so ga prepeljali z vozovi po Lujizini cesti na Reko, od tod pa izvozili po morju v Italijo in Belgijo. Žita je prihajalo iz Novega Bečaja do 300.000, iz Temešvara in Bečke-reka do 400.000 in iz Pančeva do 750.000 centov. Tej množini se je pridružilo med potjo iz sremskih žitorodnih krajev v Mitrovici 150.000 centov.

Skoraj moremo trditi, da se je vse to žito razdelilo med rečnima lukama v Sisku in Karlovcu. V Sisak so mogle dospeti ladje, ki so pripeljale hkrati do 10.000 mernikov žita. Tako velike in tako obremenjene barke so plule pri ugodnem vodnem stanju naravnost

v Karlovac. Tudi pri odkladanju preteže je bilo tu ugodno, ker so bila zgrajena skladišča neposredno na obali sotočja obeh rek. Če pa ni bilo kupcev, potem je žito ostalo v dobro zgrajenih in zaprtih ladjah brez škode in strahu pred pokvarjenjem. Poleg tega so se v Sisku cepile na vse strani dobro vzdrževane ceste, po katerih so razvažali od drugod dospelo blago v mesta, kamor niso dovolile prevažati naravne rečne poti. Sisak je dobavljal slovenski metropoli letno 400 do 500 tisoč mernikov raznega žita. Poleg tega je prevzemal tudi Zagreb do 100 tisoč, enako Reka, medtem ko je razpečal do 200.000 mernikov v lokalnem prometu.

Tudi mesto Karlovac je imelo po svoji naravni legi vse trgovske možnosti in ugodnosti, kakor sosedno trgovišče Sisak. Od dobavljenih, oziroma prejetih 800.000 centov so porabili doma in v okolici okoli 500.000, v Reko pa izvozili okoli 300.000 centov. V Karlovac so prišle ladje do skladišč na bregu Kolpe, naložene z 6000 do 8000, pri srednjem vodnem stanju pa 4 do 6000 mernikov. Ugodne in dobro vzdrževane ceste, t. j. Lujizina, Jožefova in Karolinska cesta za Reko oz. Senj preko Like so dobro služile trgovini. Na teh je vlekel par konj 40 do 50 centov. V Liki so bili vozniki doma. Prevoz enega centa na razdalji 18 milj do Reke je stal 50 do 36 krajcarjev konvencijskega denarja, t. j. en goldinar dunajske veljave.<sup>7</sup>

V dobi 1786 do 1809 je bil izvoz žita na višku. Takrat so bile odprte za trgovino vse italijanske, španske in francoske luke. Dobavitelji so bogateli in takrat je bila znana krilatica: Oddaj v Španiji ladjo banaške pšenice, potem se boš vrnil z enako težo kolmatov-tolarjev. Do leta 1810 je znašal izvoz banaškega žita do tri milijone mernikov letno. Toda po tej dobi je nastopilo nevarno tekmovanje ruskega izvoza. Ta narod je bil tako podjeten in iznajdljiv, da je konkuriral v vseh lukah Sredozemskega in Jadranskega morja, da celo v avstrijskih pristaniščih. Banaške trgovce so Rusi izpodrinili na vseh tržiščih. Doma pa so uredili črnomske luke, predvsem v Odesi. Samo od tam so pripeljali 10 do 12 milijonov mernikov žita po morju in ga razprodali do 2.000.000 v avstrijskih tržiščih. Tekmovanje jim je uspelo leto za letom z znižanjem prevoznih stroškov, doma pa so jih podražili.<sup>8</sup>

Iz Banata in sosednjih pokrajin pa so domačini prevažali žito in drugo hrano po Savi do Siska na cenen način, t. j. od Zemuna do Siska po 22 krajcarjev prevoznine in 3 krajcarje pretovornine in drugih stroškov. Cenejšega prevoza ni bilo mogoče doseči, saj je

trajala vožnja dolgo in ne brez nevarnosti. Zboljšali so prevoz tudi s transportnimi ladjami na parni pogon in vpregli tudi vlačivce tako, da so se prevozni časi dokaj zboljšali. Toda skrbeti je bilo treba za nadaljnji prevoz proti Jadranu in proti Sloveniji. Ključ za rešitev tega vprašanja je bila: zgraditev železnice v Bakar in Reko ter priključitev nove trase h gradeči se progi Dunaj—Trst v Zidanem mostu.<sup>9</sup>

PRIZADEVANJE HRVATOV ZA DOSEGO  
ZELEZNISKIH PROG

V gradnji železnic sta Avstrija in z njo v zvezi Madžarska v primerjavi z drugimi evropskimi državami zelo zaostali. Čeprav je ta zamuda v pokrajinah na desnem bregu Donave spričo zemeljske oblikovanosti nekam opravičljiva, se moramo čuditi, da se železniško omrežje na ugodnem madžarskem terenu ni moglo razviti. Sicer pa je znano, da se je avstrijski cesar osebno protivil, da bi južna železnica stekla preko madžarskega teritorija že takrat, ko ni bilo zaradi pomanjkanja primernih strojev mogoče predvideti položitev nove proge preko Semeringa. Ogrska državna in deželna uprava sta neprestano stremeli za tem, da se zgradi železnica iz srednje ogrske nižine do Jadrana in izpolni željo ustvariti v Reki svetovno pristanišče. Toda to namero je v deželni odboru dalmatinski guverner 1843 ostro napadel. Že naslednje leto je bilo sklenjeno, da se gradi proga iz Vukovarja in dalje ob Savi preko Siska v Reko. Toda spletkarjenje tržaškega Lloyda obenem z nekim tržaškim konzorcijem je ta načrt podrlo; vendar se je budimpeštanska vlada odločila s 5% deželno garancijo realizirati to zamisel. Leta 1845 so ustanovili poseben odbor, v katerem srečamo tudi ogrskega revolucionarja Košuta. Konzorcij so krstili Zedinjena železniška družba Vukovar—Reka.<sup>10</sup> Izhodna točka je bil Vukovar. Trasa je nadaljevala pot mimo naselij: Vinkovci, Djakovo, Podgorac, Pleternica, Požega, Pakrac, Kukunjevac, Sisak, Petrinja, Selnica, Karlovac, Ogulin, Kriviput, Ladenica z odcepom v Senj, Crikvenico, Kraljevico s končno postajo Reko. Počenši z Vinkovci so predvideli inačico v Osijek in od tod zopetno priključitev v Podgorcu v prvotno traso.<sup>11</sup> Seveda je upravni odbor predvideval še druge proge. Zamišljeno omrežje naj bi povežalo pokrajine na levem in desnem bregu glavne prometne žile — Donave, kjer naj bi vozile najnujnejše želez-

nice s konjsko vprego. Toda načrti so se razblinili. V avgustu 1846 je deželno namestništvo izdelalo nov program železniških zvez tako, da naj bi postala Budimpešta središče kulturnega in gospodarskega življenja. Od tod naj bi se vse važnejše prometne zveze cepile in združevale. Po splošni želji naj bi se gradila predvsem proga Budimpešta—Reka z geslom: do morja, Madžar! Uspeh trdne volje ni izostal. Do 1848. leta so zgradili 242,5 km prog. Toda v načrtu predvideno železnico v smeri zahoda proti Reki niso še začeli. Krivdo moramo iskati v revolucionarnih dogodkih v letu 1848 in spričo njihovih posledic tudi v naslednji dobi. Vendar tudi v teh dveh letih komunikacijski minister ni miroval, spopolnil je obstoječo omrežje s šestimi novimi progami. Na osnovi XXX. člena zakona je bila odrejena zgraditev več glavnih prog prvega in drugega reda ter dokaj stranskih železnic. V celotnem omrežju pa ne najdemo načrta za našo jubilentko. Šele 1850. leta, ko so padle carinske zapornice med obema polovicama, med Avstrijo in Ogrsko, je nastala do potankosti izdelana železniška mreža. Za našo obravnavo so važne proge: Kaniža—Zagreb, Zagreb—Pečuh, zveza Budimpešta—Stuhlweissenburg—Kaniža, ki naj bi se priključila že prvo navedeni progi. Obstajalo pa je še drugo omrežje, ki je imelo osrednjo točko v Zagrebu s podaljškom proti Zidanemu mostu k že delujoči dunajski magistrali. V neposredni južni strani Zagreba se zidanmoška proga razdeli proti zahodu na Karlovac, v vzhodni smeri pa na Sisak. Tako naj bi bila vzpostavljena zveza s prometom na Savi v Sisku in z jadranskimi lukami v Senju, Bakru in Reki iz Karlovca po obstoječih cestah.<sup>12</sup>

V sredini desetletja 1840—1850 so hrvaški posestniki ustanovili konzorcij z namenom zgraditi železnico Sisak—Zagreb in Zagreb—Karlovac. Toda ta namera konzorcija s privatnim kapitalom ni uspela. Zato so zaupniki te družbe 1850. leta prosili bana Jelačića, da bi zgradila država to progo na svoje stroške kot konjsko železnico. Naslednjega leta je bila trasa proglašena za bodočo državno progo. Takoj nato je bilo odrejeno trasiranje in s tem je bila dosežena normalnotirna zveza z glavno progo Dunaj—Trst v Zidanem mostu.<sup>13</sup> Ko je bilo to dovoljenje izdano, so začeli progo tudi trasirati. Poudariti moramo, da je ukrep pomiril še razjarjene duhove iz revolucionarne dobe. Usmeril jih je k pametnim podvigom in stvarnosti, čeprav so nezadovoljneži sejali med ljudstvom mržnjo proti državni politiki.<sup>14</sup>

TRASIRANJE IN IZGRADNJA

Skozi stoletja obstoječa brodarska pot je dala naši jubilejni železnici današnjo smer. Trasiranje na levem bregu Save sta izvršila poleti 1850. leta inženirja Bosetti in Canella z dodeljenima pomočnikoma Pelzem in Klimpingerjem.<sup>15</sup> V tem smislu beremo tudi drugod enak podatek.<sup>16</sup> Vsekakor pa moramo ugotoviti, da odločitev za levi breg ni bila pripravna ker so mnogi drugi važni momenti govorili za izgradnjo ravno na nasprotnem bregu, posebno v korist Dolensjske, ki ni imela še nobenih zvez. Leva in desna stran sta bili povezani v Radečah, Sevnici, Rajhenburgu in Krškem le z brodovi.

Veliko let po otvoritvi zagrebške proge so postavili v Radečah (1894) železen, v Sevnici (1879) in Krškem (1866) lesena mostova.<sup>17</sup>

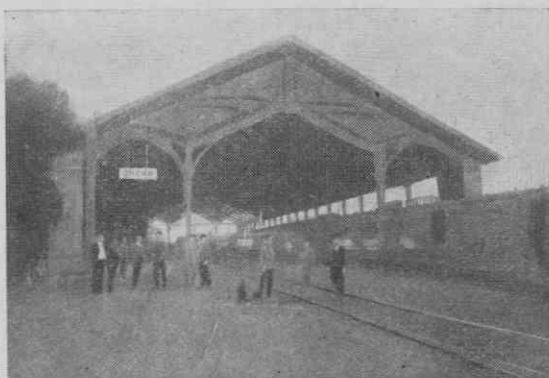
Vse drugačno je bilo razporeženje naših sosedov Hrvatov. Prej omenjeno pomirjenje se je razburkalo, ko se je razširila vest o položitvi trase na levem savskem bregu od Zagreba do Broda. Gospodarstveniki so trdili, da na novo izbrana postaja Brod ni primerna za izvoz na Jadran namesto Siska. Potrtost posameznikov je narastla, ko so že začeli trasirati progo v tej smeri. Mnenja pa so se delila in prizadeti posamezniki so ustanovili dve stranki, kar je bilo predvsem v Zagrebu razburljivo. Okoličani so bili egoisti in so trdili, da bi zagrebški trgovci v primeru graditve proge na levem bregu prevzeli odločilno vlogo Karlovca, kajti ravno to mesto je bilo trgovsko najbolj razgibano. Zakaj zvezna proga med Karlovcem in Zagrebom bi izpadla, kar bi bilo zadnjemu v korist. Medtem je bila druga skupina prepričana, da bi bila proga na desnem bregu velika škoda za razvoj Hrvaške in za splošne državne interese. Spričo najkrajše in najbolj naravne zveze bi bila izvozna trgovina Ogrske in posebno Banata proti morju ogrožena in se zveza z Reko in novo projektirano železnico ne sme opustiti. Ruski trgovci so že na evropskem trgu z žitaricami, ki jih vozijo iz Odese po Črnem in Sredozemskem morju. Predvideva se, da se bo prebivalstvo v Banatu, Bački in Sremu podvojilo in da bo s tem tudi proizvodnja dvakrat večja od sedanje. Tudi iz severovzhodnega dela Galicije prihaja nov tekmeč. Proti temu je mogoče nastopiti le z izboljšanjem domačih zvez.<sup>18</sup>

Oménili bi še, da naj bi se gradila proga Zagreb—Zidani most kot priključna proga na vukovarsko železnico. To je bilo okoli leta 1840, ko so trasirali progo Dunaj—Trst. Toda spričo položitve glavne dvotirne proge skozi Štajersko namesto preko Madžarske je

ogrski državni zbor odklonil zvezo vukovarske železnice od Zagreba proti Zidanemu mostu. Ko pa je bila podreditev vseh zvez v državi zaupana le enem ministrstvu, so se užaljeni Hrvati pomirili in niso bili več protivroči nasprotniki te železnice, češ da je povezanost med posameznimi pokrajinami potrebna. Ta zavest je rodila željo, da se trasira tudi proga Zagreb, Karlovac in Sisak, ko so inženirji določevali progo proti Sloveniji.<sup>19</sup>

Še eno razpravo prinašajo viri o trasiranju naše jubilentke. Ti pravijo: za izboljšanje prometnih zvez je neka visoka oseba leta 1844 pri Geroldu izdala brošuro z naslovom »Najnujnejše ceste in prekopi na Ogrskem«. Neka privatna družba je v prid prebivalstva istočasno izdala železniški projekt Sisak—Zagreb—Karlovac. Ta načrt predvideva progo na desnem bregu Save, ki je izrednega pomena zaradi že od davnine obstoječega prometa. Od takega projekta morejo imeti tudi železnice svoje koristi. Kajti pokrajine na levem savskem bregu so brez življenja. Te morejo graditi in upati na boljšo bodočnost šele tedaj, ko dobijo zvezo s katero koli točko ob Donavi. Železnica na desnem bregu s povezavo Siska, Zagreba in Karlovca ne bi bila koristna samo enem delu, marveč tudi Vojvodini, južni Ogrski ter glavnim trgovskim mestom in pristaniščem. Važna bi bila zveza s konjsko železnico v Reko in Senj.<sup>20</sup>

Z graditvijo nove proge so začeli že v letu 1850, potem ko je bilo v pozni jeseni prejšnjega leta že pripravljenih 2050 drogov za brzojavni vod med Zidanim mostom in Zagrebom, ki je začel delovati 15. septembra.<sup>21</sup> Zanimiva je ugotovitev, da je gradila država najprvo spodnji ustroj za dvotirno progo med Rajhenburgom in Vidmom-Krškim. V tem odseku naj bi se zgradila na prošnjo naselja Sedlarsko istoimenska postaja.<sup>22</sup> Tak izredni



Pokrita peronska streha v Sisku, zgrajena leta 1862. Samo Madžari so gradili pokrite perone, vendar le v najvažnejših priključnih postajah. Podobna lopa je bila pri nas le na Pragerskem

poseg v gradnji, t. j. nekako v gornjem delu je treba tolmačiti tako, da bi morala biti prvotna proga Zidani most—Sisak del orientalske oz. Franca Jožefa železnice in bi tekla tudi nekaj kilometrov v tej dolini.<sup>23</sup> Splošno je bila proga Zidani most—Videm-Krško najbolj neugodna za gradbenika na vsem poteku; vendar so pripravili spodnji stroj za dvotirno progo prav v tem delu. Takrat je bilo nekako pravilo, da so predvidevali skoraj vse proge kot dvotirne. Toda država je prišla v finančne težave. Ustavila je delo. Le deloma dograjeni objekti, 3 viadukti, 190 mostov in mostičev, propustov in obširni oporni zidovi so začeli razpadati.<sup>24</sup> Do tega časa je porabila država za delno zgraditev spodnjega stroja v odseku Zidani most—Rajhenburg 2,5 milijona goldinarjev.<sup>25</sup>

Težko je bilo definitivno odločiti prostor za zagrebški kolodvor. Prvotno so nameravali zgraditi postajne naprave med Petrinjsko in Sadjarsko (Obstgasse) ulico v neposredni bližini hiše gospodarja Černyja. Toda postajni planum so odmikali vedno bolj proti vzhodu. Višji inženir Balzano mu je določil mesto na skrajnem koncu pri Černomeru, inženir Bolze pa ga je hotel imeti tostran erarične smodnišnice med Savsko cesto in Spodnjo Ilico, medtem ko so predlagali stanovavci okoli Jelačičevega trga, da naj bodo postajne naprave vzhodno od Savske ceste, t. j. med to cesto in Tömörjevo usnjarno. Te štiri inačice in še druge so zasledovale možnost, da bi čim več železniških prog združili na enem osrednjem mestu in tako ustvarili nekak centralni kolodvor. Tu bi se odcepile, oz. zbirale zamišljene proge za smer Zidani most, Karlovac, Sisak (les v Turopolju), Brod ob Savi, Velika Kaniža z dvema odcepoma. Zagrebčani so se predvsem potegovali za zvezo s Karlovcem, od koder so dobivali najboljšo moko. Preko Save je vodil iz mesta slab lesen most. Želeli so, da bi gradili skupen most za železnico in pešce.<sup>26</sup>

Zaradi izrednih finančnih in gospodarskih transakcij, ki jih bomo pojasnili v naslednjem odstavku, pa so se gradbena dela zavlekla do 1855. leta. To nam nedvomno dokazuje v opornem zidu tovrnega kolodvora v Zidanem mostu vklesana letnica. Nad cesto, ki vodi iz Zidanega mosta v Radeče, lahko najdeš pod kretniško postojanko št. 2 ta spominski dokaz. Nepobitno je, da so bila težavna in naporna dela pri pripravljanju planuma za tovorni kolodvor. Obstoječo prekladalno rampo prispelega in odpravljenega blaga, ki so ga naložili in razložili brodarji, so uporabili za položitev tirov tovrnega kolodvora. »Pod skalami« so pripravili svet

za premikalne, uvozne in izvozne tire, kar je za takratne razmere zadostovalo. V nekaterih medpotnih odsekih so se pojavile podobne ovire. Od Vidma dalje, tja do Zagreba ni bilo gradbenih težav. Zato smo mogli v dnevnikih čitati, da dela v odseku Zidani most—Zagreb hitro napredujejo in se pomikajo delovne skupine že proti Sisku.<sup>27</sup>

Največji objekt na 125,5 km dolgi progi je bil železniški most v Zagrebu preko Save, ki je za tisto dobo nekaj izrednega. Zato ga poročevalci takole opisujejo: most je 240 metrov dolg; nosita ga dva obrežna mostna in 7 v vodi stoječih opornikov. Vse opore so zgrajene iz rezanega kamna. Izredne priprave za začetek dela in dovršitev mosta samega so stali 50.000 goldinarjev. Most je služil svojemu namenu do 3. januarja 1939, ko so zgradili novega.<sup>28</sup>

#### POD NOVIM GOSPODARJEM

Dne 10. novembra 1854 je uradni list razglasil novo sestavljeno železniško omrežje v dolžini 10.000 km, ki naj bi ga zgradila država. Toda ta sklep je stal zaradi finančnih polomov na trhlih tleh. Vlada ni le prigovarjala privatnikom, naj bi gradili proge, marveč je bila celo primorana, da je svoje državne železnice začela prodajati akcijskim družbam v času od 1855 do 23. septembra 1858 v treh etapah in skupinah. Pogoje in ceno je vlada držala v strogi tajnosti. Zakaj nihče ni mogel razumeti, da se je državni erar zadovoljil s ceno sto milijonov goldinarjev v srebru za že dograjene in gradeče se južno-železniške proge, kar je pomenilo po splošnih cenitvah izgubo 60 % investiranega kapitala. Koncesionarji so se pogodili, da niso plačali pogojene cene naenkrat. Država je pristala tudi na to, čeprav je denar pri neugodnem stanju svojih financ nujno potrebovala. Ves gospodarski svet je bil iznenaden zaradi tako neugodnih pogojev.<sup>29</sup>

Kot eno glavnih točk moramo med drugim za našo temo šteti odločbo, da je državni erar prepustil komisionarjem poleg več drugih, tudi koncesionirano železnico Zidani most—Sisak z odcepom v Karlovac. Kakor smo že ugotovili, je bil spodnji stroj za dva tira na odseku Zidani most—Videm-Krško že dograjen. Ob prevzemu bivše državno-južne železnice so morali koncesionarji za izdelane načrte in priprave grofu Szecezu, kot predstavniku gradbene družbe izplačati v gotovini 60.000 goldinarjev.<sup>30</sup> Nova družba je pohitela z obnovitvijo napol razpadlih objektov na terenu in z dogotovitvijo proge na

desnem savskem bregu do Siska v ugodnih gradbenih pogojih z največjimi nagibi do 5% in polmeri do 300 m.<sup>31</sup> Sicer pa se je z dograditvijo mudilo, ker so bili koncesionarji obvezani, da jo izročijo javnemu prometu še v letu 1861.<sup>32</sup> Toda viri opravičujejo skoraj enoletno zamudo z »neprijetnimi«<sup>33</sup> dogodki. Prvi vlak oz. otvoritev javnega prometa je zabeležena dne 1. oktobra 1862.<sup>33</sup> Gradbeni stroški so znašali 11,450.000 goldinarjev.<sup>34</sup>

PROGA ZAGREB—KARLOVAC

V vsem dosedanjem razpravljanju smo bili že od začetka povezani s Karlovcem. To mesto je bilo takrat najživahnejše trgovsko mesto na Hrvaškem. Semkaj so vozili po Savi in Kolpi iz Slavonije in Banata žito, razne vrste lesa, tobak in poljske pridelke. Večino tega blaga so zvozili po dobro vzdrževani Lujizini cesti v Bakar in Reko. Toda prometna živahnost je pojenjavala, ko je bila 1. junija 1865 z večletno zamudo železnica izročena splošnemu prometu. S tem datumom je prevzela ves tovorni promet nova družba južne železnice in ga vozila preko Zidanega mosta v Trst. Po zgraditvi obsavske proge so takoj začeli pripravljati projekt proti Karlovcu. Proga se je odcepila na delu proge Zagreb—Sisak pri bivši čuvajnici št. 1, oddaljena 3258 m od sredine postaje bivše južne železnice na desnem bregu onkrat savskega mosta. Dolžina je znašala 49,2 km. Na vsem poteku ni bilo večjih in važnejših gradbenih objektov.<sup>35</sup> Toda med gradbenimi delavci družbe in okoliškimi kmeti je prišlo takoj v začetku pripravljanja trase do zlobnih napadov. Ko so posestniki naselja Stupnik opazili, da sekajo delavci v njihovih gozdovih, so bili prepričani, da jim nameravajo razlastiti gozdove brez odškodnine. V boju je bilo ranjenih in celo pobitih nekaj delavcev. Mrzla in dolgotrajna zima 1867/1868 in težave pri ekspropriaciji so ovirale napredek dela.<sup>36</sup>

Ko je po pogodbi 1867/1868 prevzela Madžarska oblast v hrvaških pokrajinah, se je ogrska državna polovica zavzela za to, da se izvažajo blago iz njej pripadajočega ozemlja v Reko in ne v Trst. Prav zato je bilo treba pridobiti zase progo Zagreb—Karlovac in jo nadaljevati proti Jadranu. Toda ta železnica leži v neugodnem hribovitem in skalnatem ozemlju in jo je treba smatrati za težko gorsko progo. Vendar budimpeštanska vlada ni štedila z denarjem. Pogodila se je z upravo južne železnice glede odkupa delnice Zagreb—Karlovac ter gradila več let

liško progo do Reke, ki je stala 26,573.757 goldinarjev. Odprta pa je bila 23. oktobra 1873.<sup>37</sup>

NEKAJ SPOMINOV NA POSTAJO ZAGREB  
JUŽNI KOLODVOR

S pravkar omenjenimi podvigi je dobila Budimpešta preko Zagreba direktno zvezo do Jadrana. Vendar je obstajala na postaji Zagreb — takrat še edini — velika ovira, ker so morali vlaki iz smeri Križevci uvoziti od 5. januarja 1870 dalje na postajo južne železnice, od koder so nadaljevali pot preko savskega mosta proti Karlovcu. Tako povečanega vlakovnega prometa pa niso prenesle postajne naprave na južnem kolodvoru. Tu je bilo vsega 6 tirov po 600 metrov uporabne dolžine. V jesenskem prometu in izvozu iz Madžarske na Reko in v tranzitu niso bile tirne naprave ustrezne. Spričo tega so morali vlaki iz smeri Križevcev čakati po več ur pred zagrebškim ščitnim signalom. Sprejem čakajočih vlakov pa zaradi premika, predvsem sestave tovora za razne smeri ni bil mogoč. Razvijanje potniškega prometa je bilo nekaj povoljnejše. Madžarska železniška uprava se je odločila za zgraditev zvezne proge — nazivali so jo odgranak —, ki naj posreduje zakanjski progi za žensko kaznilnico na Savski cesti direktno zvezo s progo Zagreb—Sisak in nadaljevanje preko savskega mosta, kjer je bil na koncu tega v ediniči Savski most odcep proti Karlovcu. Tako je nastal na levem savskem bregu trikot, ki je posredoval vlakovni promet na južni kolodvor, na novo postajo Zagreb glavni kolodvor in v smeri Karlovac. Po prvi svetovni vojni so zgradili še drugi trikot, po katerem so vozili direktni vlaki v smeri Sisak—Karlovac in obratno na desnem savskem bregu. Leta 1891 je bilo prvo posvetovanje za zgraditev posebnega kolodvora za državno M. A. V. železnice. Na sedanjem mestu so dogradili leto pozneje nekaj tirov, kjer so deponirali do 1894 vlake, namenjene za južni kolodvor, oziroma za Reko. Istočasno so zgotovili zvezno progo med novim državnim kolodvorom in progo južne železnice na Savski cesti v profilu 792 krat 987. S tem je nastala direktna zveza proti Reki. Časovno vzporedno se je s tem razvijala oziroma gradila današnja postaja Zagreb glavni kolodvor, ki je bila dne 1. srpana 1892 predana prometu. Stroški so znašali 1,200.000 goldinarjev. Semkaj so takoj začeli voziti potniški vlaki južne železnice. Po razpoložljivih virih se datum dokaj razlikujejo.<sup>38</sup>

PROMETNE SPREMEMBE  
PO OTVORITVI JUBILEJNE PROGE

Na odseku Zidani most—Zalog je brodarjenje prenehalo dne 13. julija 1853, torej šele štiri leta po dnevu, ko je vozil prvi vlak skozi savsko sotesko.<sup>39</sup> Nasprotno je brodarstvo življenje med Zidanim mostom in Siskom zamrlo že v letu 1862. Ladje, konje in vozove so prodali brodnikom na Donavi. Blaginja je naglo padala. Promet preko Save so vzdrževali z brodovi razen že v prej naštetih krajih v Loki, Kompoljah, Brodu, Logu in Blanci.<sup>40</sup>

Do otvoritve naše jubilentke so uporabljali potniki poštne prevoze. In te le bogataši, ker je bila prevozna tarifa dokaj visoka. Znano je, da so nameravali vzpostaviti redne prevoze z ladjami po Savi. Toda do tega ni prišlo. Kolikor so uporabljali potniki vodna prevozna sredstva, so se vozili na svojo odgovornost. Stroški pa so bili le manjši. Iz Ljubljane v Zagreb in obratno so imeli od leta 1859 dvakrat tedensko poštne prevoze. Tudi za druge kraje v Sloveniji so obstajale redne zveze npr. v Zidani most in Poljčane. V Maribor in Rače na Štajerskem so vozili Zagrebčane privatni varaždinski prevozniki prav posebno po letu 1846, ko so vozili že vlaki iz Celja proti Dunaju. Tovorne pošte so vezale Zagreb s Siskom, Reko, Gospičem in Osijekom; v Zadar, Zemun ter v nekatera prej citirana mesta je vodila jezdna pošta. Ko so sopihali potniški vlaki proti Zidanemu mostu, so opustili nekatere obstoječe tovarne pošte, medtem ko so uvajali poštne zveze drugim in pomnoževali dnevno jezdne pošte npr. v Zidani most in celo v Poljčane. Na odseku Zidani most—Zagreb so mogli uporabljati poštni voz le trije potniki. Vožnja je trajala deset ur, v obratni smeri pa celo 10 ur in 45 minut.

Leta 1862 je vozil na progi Zagreb—Zidani most le en par potniških vlakov. Vozni čas je trajal 3 ure 55 minut, v obratni smeri 3 ure 10 minut. Ščasoma sta vozila po dva para. Tako redek promet je trajal do leta 1886. Po tem letu so število vlakov pomnožili tako, da je bilo do prve svetovne vojne v prometu 12 potniških in en mešani vlak, en par tovarnih in en par nabiralnih vlakov. Med vojno 1914—1918 so skrčili število potniških vlakov zopet na osem.<sup>42</sup>

## VAZNOST PROGE PO ZEDINJENJU

Že od nekdanj je bil princip, da je bila večina prog usmerjena proti glavnemu mestu države. Tako je bilo tudi v Avstro-Ogrski.

S padcem glavnih centrov so zgubile železnice, usmerjene proti njim, svojo vrednost. Tako se je obrnilo tudi z nastankom novega kraljestva S. H. S. Proge, dotlej podrejenega značaja, so morale prevzeti vlogo glavnih prog, ker se je promet preusmeril proti novo nastalemu središču — Beogradu. Tako so postale v posameznih odsekih zgrajene železnice ob reki Savi počenši od Zidanega mosta, Zagreba, Siska, Novske, Bosanskega Broda, Vinkovcev in Rume do glavnega mesta Beograda magistrale železniškega prometa. Kdor je imel uradni posel z našimi progami takoj v prvih letih združenja jugoslovanskih narodov, ve, s kakšno težavo se je razvijal pri nas promet. Varnostne naprave, kolikor jih je pač bilo, so bile za staro železo. Postajni razmaki npr. Brežice—Zaprešič niso dovolili hitrejšega razvoja vlakovnega prometa. Mlad, neizkušeno železniško osebje in še razni drugi nedostatki so ogrožali varnost prometa. Tako npr. sta bili zavarovani postaji Sevnica in Rajhenburg šele 10. aprila 1920 s prednjimi in uvoznimi signali, medtem ko so bili v drugih edinicah samo ščitni signali.<sup>43</sup> Zaradi pomanjkanja tirnih naprav za carinsko manipulacijo v Zagrebu južni kolodvor in za odpravo tovora proti jugu je čakalo v postaji Tezno na stotine natovorjenih voz. Tudi v drugih postajah proge Maribor—Ljubljana je stalo nešteto vozovnih pošiljk vse dotlej, dokler niso dovolile zatrpane pošlaje odpošiljanja deponiranih vozovnih nakladov.<sup>44</sup>

Važnost celotne magistrale Beograd—Zidani most se je pokazala z uvedbo prvega novega voznega reda dne 1. oktobra 1920. S tem datumom je začelo obratovati več mednarodnih brzovlakov, med njimi tudi simplon-orient ekspres v obeh smereh.<sup>45</sup> Z napredkom gospodarstva v poljedelstvu, živinoreji, gozdarstvu, rudarstvu in industriji v notranjosti države, z izpopolnitvijo primer- nih železniških zvez z morjem, z ureditvijo nakladalnih in skladiščnih naprav v pristaniščih in z ugodnimi trgovskimi zvezami s prekomorskimi državami se je promet v smeri proti morju in od morja izdatno povečal. Statistike kažejo, da je bil enotirni odsek Zagreb—Zidani most s 7,4 in posebno na delni progi Zagreb—Zaprešič z 8,2 milijona brutotonskih kilometrov daleč pred mnogimi dvotirnimi odseki magistrale Beograd—Zidani most.

Gostota in teža vlakov med Zagrebom in Zidanim mostom je bila tolikšna, da se ta dva nista mogla dodatno obremenjevati. Zaradi gostega prometa, mnogih križanj in prehitevanj so nastale občutne vlakovne za-

mude in druge nevšečnosti ter nerednosti. Poleg tega ni bilo mogoče vpeljati še kakšne lokalne vlake za potniški promet, ki je v neposredni bližini dveh glavnih provincialnih mest Ljubljane in Zagreba s podeželjem zelo močno razvit. Nedvomno moremo govoriti o preobremenjenosti enotirne proge Zagreb—Zidani most. Ta prometna cesta je najvažnejši del glavne žile Balkan—Srednja Evropa. Na njej je obratovalo 6 parov brzih, do 10 parov potniških in še 10 in tudi več parov tovornih vlakov, s katerimi se je prevažalo mnogo krajevne in mednarodnega tovora in potnikov.<sup>46</sup>

V pojasnilo razmer na naši jubilejni progi podajamo izvleček članka, ki ga je napisal šef postaje v Rajhenburgu. Pisec temeljito pozna razmere in pravi: V voznoredni dobi l. 1937/1938 vozi na naši progi, če ne upoštevamo treh vlakov, ki vozijo dnevno redno med Zagrebom in Brežicami ter vlakov na delni progi Zagreb—Zaprešič (10 vlakov dnevno redno, 3 ob določenih dneh in 1 sezonski), 10 brzih, 10 potniških, 9 brzotovornih, 7 tovornih, 2 sezonska, dnevno vozeča brza vlaka, 2 sezonska brza vlaka in 4 sezonski potniški vlaki, ki vozijo ob določenih dnevih; skupaj 44 dnevno rednih, brez sezonskih vlakov pa 36.

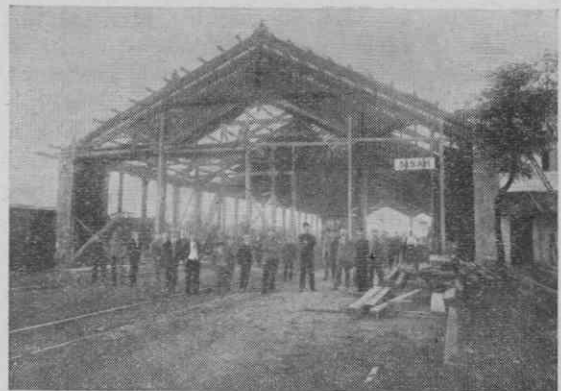
Kot primer točne slike o jakosti prometa naj služi pregled faktičnega prometa v času od 16. julija do 15. avgusta 1937. V tem razdobju je vozilo 411 ekspresnih in brzih vlakov, 331 potniških, 309 brzotovornih, 266 tovornih in 25 strojnih vlakov. Povprečna skupna vsota vseh vlakovnih zamud je znašala 40.265 minut tako, da odpade na vsak vlak 30 minut zamude; od navedenega števila vlakov je vozilo voznoredno brez zamud samo 138 vlakov. Povprečno je bilo odpravljenih v 24 urah 43 vlakov.<sup>47</sup>

REŠITEV PROBLEMA ENOTIRNE PROGE  
ZAGREB—ZIDANI MOST

Pod takimi okolnostmi trpi varnost prometa. Marsikaterim nevarnostim in neprijetnostim je bilo izpostavljeno potujoče občinstvo, ki je bilo upravičeno nezadovoljno. Zato je tudi raje uporabljalo druga prevozna sredstva. In kljub temu je železniška uprava mačehovsko zanemarjala progo. Vsi predlogi železniške direkcije v Ljubljani za sanacijo razmer so ostali v Beogradu nerešeni. Kako torej rešiti to vprašanje? Odgovor se glasi: povečati propustno moč proge s tem, da se zgradijo med obstoječimi prometnimi edinicami nova izogibalšča in se tako zmanjšajo

postajni razmaki. Zakaj ob prevratu leta 1918 je bilo na progi Zidani most—Zagreb sedem postaj, v nadaljevanju proti Sisku pa komaj tri, ki so mogle sprejemati vlake. Rešitev samo z graditvijo vmesnih odpravnih edinic in s tem zmanjšanje medsebojnih razmakov pa ni pravilna, ker strokovnjaki menijo, da naj bodo nova izogibalšča oddaljena drugo od drugega najmanj 7 km. Če so razdalje manjše, tedaj stroj ne doseže predpisane brzine, oziroma prevozi s tako doseženo brzino le kratek del proge in ne more zdržati odrejenega voznega časa. Vlak ne more takoj pri izpeljavi iz postaje voziti s tisto brzino, ki jo doseže na sredini pota. Tudi pri približevanju postaji mora strojevodja zmanjšati brzino, če hoče varno uvoziti v prometni tir in predpisno ustaviti v postajnih napravah. Spričo tega je potrebnih na progi Zagreb—Zidani most šest novih prometnih edinic s skupnimi izdatki 18 milijonov dinarjev, na ostalem poteku do Siska pa tri s polovičnimi stroški. Razdalje so znašale med posameznimi prometnimi edinicami 8,8 do 6,6 km, z zgradbo novih pa bi se skrajšale na polovico. Ta razmak pa ne ustreza pogojem za vzdrževanje brzih in voznih časov. Samo s takimi novotarijami pa ne bi pospešili razvoja prometa, torej bi na ta način ne zvišali kapacitete, t. j. propustne moči proge.

Terenske razmere, loki in razne tehnične ovire ne dopuščajo tistih brzih, ki so za razvoj prometa potrebne. Železniški predpisi vsebujejo za zaviranje in ustavljanje vlakov določene brzine, ki jih ne smemo prekoračiti. Tudi vozni redi morajo biti sestavljeni v duhu teh odredb. Na našem odseku je bila dovoljena na posameznih mestih največja osnovna brzina do 80 km/h. Pri tovornih vlakih z obremenitvijo 1000 ton pa se je morala brzina znižati do 40 km, zaradi zanesljivega ustavljanja vlakov pa največ 60 km/h. Ker



Podiranje peronske lope v Sisku I. 1924



bi se pri zvišanju brzine zmanjšala obremenitev, bi bilo treba pomnožiti število vlakov, kar pa ne dopušča propustna moč proge.

Eventualna ustanovitev vlakovnih javilnic bi pospešila promet istosmernih vlakov, nikakor pa ne celotnega prometa zaradi križanja nasprotnih vlakov.

Z do sedaj opisanimi ukrepi ne bi rešili pospešenega razvoja prometa. Zato preostane le še zgraditev drugega tira na odseku Zagreb—Zidani most. Medtem ko je bil na progi Beograd—Novska zgrajen v letih 1928/1929 drugi tir, so pa na progi Novska—Dugoselo—Zagreb drž. kol. uspešno rešili obstoječe zveze. Po obeh progah Novska—Lonjepoljska proga—Banova Jaruga—Dugoselo—Sesvete—Zagreb in Novska—Sisak—Zagreb so razdelili vlake tako, da je vozila polovica vlakov po eni, druga polovica pa po drugi progi. S tem je bil cilj v razvijanju prometa idealno in le z majhnimi stroški rešen.<sup>48</sup> Nasprotno pa je generalna direkcija zavlačevala problem gradnje dvotirne proge med Zagrebom in Zidanim mostom, čeprav sta zagrebška in ljubljanska direkcija sporazumno tako rekoč bombardirali nadrejeno ustanovo, da pristane na rešitev tega važnega gospodarskega vprašanja. Potrebni drugi tir na tem odseku so predvidevali inženirji osnovnih načrtov. Spodnji ustroj za drugi tir so dovršili že pred sto leti. Položitev drugega tira z vsemi predelavami postajnih naprav (kretnice, varnostne naprave itd.) bi stala po takratnih cenah 80 do 100 milijonov. V primerjavi z izdatki 360 milijonov za izvršeno zvezo med Beogradom in Pančevim in za most preko Donave bi bili izdatki za vzpostavitev 78 km dolge proge Zagreb—Zidani most za prvorazredni mednarodni promet malenkostni. Tu gre za korist vseh balkanskih in srednjeevropskih držav, medtem ko ima pančevski most le ožji krajevni pomen za povezavo Šumadije z Banatom.<sup>49</sup>

Končno je tudi generalna direkcija uvidela nujnost in potrebo, da se sanirajo prometna vprašanja in izboljšajo varnostne razmere na tem delu magistrale. Z odredbo železniškega sveta omenjene ustanove državnih železnic v Beogradu je bila določena z aktom br. 1862/39 komisija, obstoječa iz petih imenovanih članov in dveh dodeljenih sodelavcev kot izvedencev za prometne razmere na tej progi. V tej komisiji, ki je proučevala v podrobnostih vse težave in nerednosti, je sodeloval tudi pisec tega članka in so mu vse ugotovitve do potankosti znane. Preveč obširen bi bil opis večtedenskega dela na terenu in pri zeleni mizi, če bi se hotel spuščati v detajle. Ugotovitve so zbrane v treh

poročilih, tipkanih na 46 straneh I. zvezka, s prilogami in načrti še v zvezku II. in III. s potrebnimi proračuni. Komisijski člani so uporabili pri proučevanju propustne moči vodilne misli knjige ruskega strokovnjaka V. N. Ščeglovitova. Razprava oziroma knjiga ima v srbskem jeziku naslov »Najprobitačnija propustna moč železniških pruga«.

Morda bo zanimalo tudi bravca-laika, kako se ugotavlja kapaciteta proge. Pod pojmom propustne moči ali kapacitete je razumeti število vseh vlakov na vsej progi v teku enega dneva in noči, t. j. od 0.01 do 24.00 ure iz ene in druge smeri. Za določitev kapacitete proge moramo znati razdalje dveh med seboj najoddaljenejših prometnih edinic, kjer je križanje in prehitevanje vlakov mogoče. Ker je verjetno in tudi resnično, da vozi vlak v tem odseku najdelj, izračunamo, koliko časa potrebujeta dva najpočasnejša nasprotna vlaka, da izvršita svojo pot tako, da se križata v eni izmed dveh, na najdaljšem koncu odsekov ležečih edinicah. Vzemimo primer, da vozita nasprotna vlaka od postaje A do postaje B po 30 minut. Po tem znaša propustna moč, računajoč 24 ur krat 60 minut = 1440 minut in vožnja obeh vlakov 30 + 30 minut nič manj kakor  $1440 : 60 = 24$  parov vlakov. Ker pa zahteva varnost prometa razne ukrepe, ki zadržujejo takojšnji odhod vlaka po prihodu nasprotnega vlaka, pribijemo po obstoječih normah še po 5 minut k odpravi vsakega vlaka =  $30 + 5 + 30 + 5 = 70$  minut. Zato izračunamo po prejšnji formuli:  $1440 : 70 = 20,5$  parov vlakov.

Iz teh računov sledi pravilo: Čim oddaljenejši so razmaki med postajami oziroma izogibališči in čim daljši so vožnji časi, tem manj parov vlakov more voziti na udeleženi progi oziroma odseku ali kratko: propustna moč je vedno manjša. Po gornjih formulah, upoštevajoč vse ostale, v tej razpravi manj važne nenaštete ovire, je možno odločno reči: propustna moč proge Zagreb—Zidani most je premajhna, ker more voziti po veljavnih predpisih največ 32 parov vlakov oziroma 64 vlakov v teku enega dneva. Dejansko pa je vozilo v najmočnejši izvozni sezoni tudi 70 vlakov in tudi še več v 24 urah.

Komisija je tehnično in prometno pretresala vprašanje, da se enoŕirna proga obdrži, prometna moč pa poveča s 6 novimi izogibališči. Ta bi se zgradila v km 443.850 med Zaprešičem in Savskim Marofom po imenu Brdovac, med Savskim Marofom in Dobovo v km 453.273 z nazivom Sutla, med Brežicami v km 463.354 in Vidmom-Krškimi brez imena, med Blanco in Sevnico v km 481.488

brez imena, v km 489.962 med Sevnico in Bregom ter v km 497.150 med Bregom in Zidanim mostom, kjer se razširi obstoječe postajališče Loka v izogibališče. Stroški za nove edinice s preračunavanjem pripravljanih del, nakup potrebnega zemljišča, nabave spodnjega in zgornjega ustroja, gradnje visokih stavb, nabave varnostnih naprav znašajo 87 milijonov, torej ravno toliko, kolikor so predvideni gradbeni stroški za drugi tir na vsem poteku. Ker bi bila nova izogibališča največ do 4 km oddaljena od sosednje prometne edinice, se vozna brzina ne bi mogla razviti, kar zopet zadržuje kapaciteto. Komisija je zaključila referat, da je najidealnejša rešitev za povečanje propustne moči: *dvotirna proga*.<sup>50</sup>

PREVENTIVNE MERE ŽELEZNIŠKE UPRAVE  
ZA ZBOLJSANJE PROMETA OD LETA 1918—1941

Železniška uprava bivše južne železnice se je zavedala izredne važnosti proge Zagreb—Zidani most, ko je ob priložnosti razmer začel živahen promet in ko je postala prejšnja proga II. reda del nove magistrale Beograd—Zagreb—Zidani most—Postojna. Če je uprava hotela promet vzdržati na zadovoljivi višini, je morala skrbeti, da je poverila vodstvo prometnih edinic najbolj sposobnim uslužbencem in najskrbnejšim šefom postaj. Tudi je direkcija morala dodeljevati prvovrstne in res zmožne prometnike in druge eksekutivne nameščence. Praksa je pokazala, da ni vsak železničar v enaki meri dorasel službi na tej najbolj obremenjeni progi. Tudi nekatere točke prometnih predpisov je bilo treba poostriiti, kar je zavarovalo prometno varnost. Vendar so prometniki v medsebojnem sporazumu segali po nedovoljenih olajšavah, da je mogel pri tolikšni gostoti potekati in se razvijati vlakovni promet.

Kolikor so bile postaje z manjšim prometom zavarovane z električnimi napravami, je uprava odredila njihovo demontiranje ter jih dala prenesti na to progo. Tako pridobljene naprave s postaj Bistrica in Ruše na koroški progi so montirali v Vidmu-Krškem in Sevnici.

Pri prometnem oddelku ljubljanske direkcije so bili izdelani faktični dnevni grafikon. Te risbe so bile verna slika o profi-predpisnih vlakovnih voznjah na vsem poteku, največ pa na progi proti Sisku. Po grafikonu so se križali vlaki največkrat na odprti progi, medtem ko so se faktično srečali predpisno v postajah. To je bilo mogoče

le pri neupoštevanju predpisov pri odpravi in brzini.

Porast prometa takoj po zedinjenju je zahteval pomnožitev števila prometnih edinic. V teku prvih let je zgradila bivša uprava južne železnice na progi Zagreb—Sava—Zidani most nova izogibališča: Breg, Blanca, Dobova, Savski Marof, Podsused tvornica in Černomerec tik Zagreba. Od Zagreba dalje proti koncu proge pa so nastala nova izogibališča v Sv. Klari, Turopolju in Gredi. Le provizorične naprave, predvsem postajna poslopja, prav gotovo niso bila v okras in čast železniški upravi.<sup>51</sup>

Ne bilo bi prav, če bi prezrli v Zidanem mostu še železobetonski most, ki so ga zgradili v letih 1929/1930. Ta nova zveza je brezdvomno mnogo pripomogla k hitrejšemu razvoju prometa in povečanju kapacitete proge. Do dograditve mostu so predstavljali vse vlake obeh smeri za Zagreb in obratno najprvo na tovorni kolodvor s premikalnimi voznjami na potniškega in obratno. Taka prestava je trajala pri potniških vlakih tudi od 20 do 30 minut. Most je gradilo domače gradbeno podjetje Slavec iz Kranja in je prvi te vrste pri nas. Ta zveza je bila projektirana že med prvo svetovno vojno. Toda ogrska vlada je preprečila zgraditev iz bojazni, da bi se promet Budimpešta—Zagreb—Reka usmeril čez Zidani most. Najbrž bi bila južna železnica kljub temu most zgradila. Delo je zavrl oziroma preprečil obrat v l. 1918.

Železobetonski most je zgrajen na štirih opornikih, ki stoje na živi skali. Tudi tu je Savinja zavirala dograditev in kar trikrat odnesla že dogotovljene opaže za stebre. Podjetju se je posrečilo na svojstven način spojiti podpornike z oboki. Spomladi 1930 je bil most dograjen. Za postavitev tega važnega objekta so porabili 250.000 delovnih ur, 64.000 kg najboljšega cementa, 180 ton železa, 18.000 m<sup>3</sup> gramoza, 960 m<sup>3</sup> lesa, kar predstavlja 2400 vagonov ali 60 vlakov materiala. Stroški za most brez priključkov so znašali 5 milijonov dinarjev.<sup>52</sup>

GRADNJA DVOTIRNE PROGE ZAGREB  
ZAHODNI KOLODVOR—ZIDANI MOST V L. 1941—1945

Za nadaljevanje bivše glavne proge, magistrale Dunaj—Trst od Celja dalje proti jugu so gradbeni inženirji razmotrivali dve inačici. Prva varianta je bila predvidena od Celja ob Savinji navzgor in dalje vzporedno ob glavni državni cesti proti bivši štajersko-kranjski meji, kjer naj bi proga prekoračila

razvodnico Savinje in Save pod Št. Gotardom ter prišla na Ljubljansko polje, od koder bi nadaljevala pot v južni smeri proti Jadranu. Druga varianta naj bi se usmerila ob Savinji do izliva v Savo v Zidanem mostu, čeprav je bila terensko težja, posebno v nadaljevanju v savski soteski. Toda predvidena gradnja proge Zidani most—Zagreb, močan prekladalni promet — letno do enega milijona starih stotov — ter gradbene težave pod Savinjskimi planinami so bili odločilni faktorji za drugo inačico.<sup>53</sup>

Kakor bivša jugoslovanska vlada ni imela volje zgraditi prepotrebni drugi tir na naši jublantki, tako so se lotili Nemci-okupatorji ostvaritve načrtov in gradnje takoj po prevzemu oblasti. Ta je uvidela nujnost in potrebo, pojačiti propustno moč proge iz vojaških in gospodarskih vidikov. Takrat je že gospodaril del Hitlerjeve vojske v Grčiji ter moral biti oprezen spričo eventualne invazije zaveznikov od juga na kateri koli točki Balkanskega polotoka. Armadno nemško poveljstvo je moralo skrbeti za nemoten in krepak prevoz čet in vojnega materiala v svoja oporišča, ki so bila neprestano ogrožena po partizanskih enotah na vsakem poteku. Prav zato je odredil nemški šef zidanomoške sekcije po višjem nalogu, da je treba pripraviti vse potrebno za gradnjo drugega tira. Ta pripravljala dela so Nemci povsem prepustili slovenskim inženirjem, ki so sestavljali poseben urad z nazivom »Neubauamt« — urad za novogradnje. Le pri komisijskih ogledih so sodelovali Nemci in določevali sporazumno pot drugega tira, ki je bil od Zidanega mosta do postaje Videm-Krško že odrejen in pripravljen od začetka obstoja proge.

V septembru 1941 se je doselilo z Dunaja gradbeno podjetje Spiller, ki je najelo pisarne v Brežicah; te so bile nekako v sredini gradbenega sektorja Videm-Krško—Sutla. Ugotoviti moramo, da so drugi tir gradili od Zagreba proti slovenski meji zagrebški podjetniki. Nasipni material za drugi tir so pridobivali na dveh mestih, t. j. na dokajšnji ježi v bližini Brežic in ob progi neposredno v bližini Dobove. Že konec oktobra so prestali spričo pomanjkanja delovnih moči z dovažanjem zemlje in obnovitvijo objektov. V tem času je okupator začel splošno izseljevati domačine-Slovence; med njimi tudi delovne moške, zaposlene v nemško-avstrijskem podjetju. Tudi vodilne osebe nastanjenne firme so kritizirale to nečloveško početje ter deloma niso hotele, deloma niso mogle nadaljevati prevzete naloge. Tudi pogonskih sredstev je zmanjkalo. Okoli 20. decembra 1941 so gradbena dela povsem prestala. Šele

spomladi naslednjega leta so nadaljevali s pripravljalnimi deli s polno paro.

Na odseku Zidani most—Sutla so obstajale tri gradbene sekcije. Delovno področje prve je segalo od začetne točke do Loke, druga od tod do Rajhenburga in tretja do Brežic. Med Brežicami in hrvaško mejo je hitela sosedna uprava in dogotovila poleg svoje naloge na svojem teritoriju tudi nekaj kilometrov na slovenskem zasedenem ozemlju.

Da bi pospešili delo, so si Nemci izposodili že poprej izdelane gradbene načrte pri ljubljanski železniški direkciji. Vendar projekti niso povsem ustrezali okupatorjevim zamislim. Zaradi tega so napravili nove, predvsem glede razširjenja razmaka med obema tirnima osema. V postajališčih so zgradili po dva perona, za vsak tir posebej. Na vsem poteku so zamenjali tračnice s sistemom XVI po 41 kg težine na tekočem metru.

Za dovoz tolčenca so uporabljali tri delovne vlake. Vsaka kompozicija je imela po 22 do 25 specialnih vagonov. Na vsakem vozu je bilo naloženega ca. 25 m<sup>3</sup> materiala. Delovni vlaki so bili dodeljeni Sevnici, Rajhenburgu in Brežicam. Tolčenec so nakladali na postaji St. Lorenz pri Judenburgu na Gornjem Štajerskem. Kljub toliki oddaljenosti so prihajali vlaki vsak dan po voznem redu v jutranjih urah v namembne postaje.

Naša partizanska vojska pa je bila budna in je redno motila napredek dela. Posebno aktivni so bili naši borci v maju 1945. Ovirali so gradnje, minirali kretnice, razstreljevali tirnice, požigali barake in jemali s seboj delavce za dodelitev v brigade. Pomanjkanje delovne sile je bilo občutiti prav posebno meseca septembra omenjenega leta. Spričo tega je prenehalo delo samo po sebi.

Ne smemo se čuditi, da se je polaganje drugega tira zavleklo tja v leto 1944. Medtem ko so Hrvati desni tir od Zagreba zahodni kolodvor do bivše deželne meje pri Dobovi že 13. julija 1943 zgotovili, je bilo delo na progi Sevnica—Zidani most končano 9. maja, med Dobovo in Sevnico pa dva meseca pozneje, t. j. 26. julija 1944.<sup>54</sup>

#### OPOMBE

1. Sto godina železnica Jugoslavije 1940, str. 81/82. — 2. Das Donau — Adria Bahnnetz, Wien 1865. — 3. Josip Mal: Zgodovina slovenskega naroda, str. 552. — 4. Argo, 1899, št. VIII. — 5. Drž. arhiv Slovenije, fasc., 28/3a, spis 12023/1849. — 6. Glej zap. št. 4. — 7. Aussichten über zweckmäßige Richtung einer Eisenbahn zur Beförderung Produktausfuhr aus dem Banat an das adriatische Meer, str. 12—17. — 8. Die Semlin-

Fiumaner Eisenbahn. Studien über deren Wichtigkeit und Rentabilität als ein Teil der künftigen Welthandelstrasse zwischen dem Schwarzen und Adriatischen Meere. Von E. A. J. (Ivanelli) Wien 1865. — 9. Kakor pod 7, str. 12—17. — 10. Geschichte der österr. Eisenbahn, Wien 1898, str. 208—210. — 11. Übersichtskarte der kroatisch-slawonischen und Südungarns Eisenbahnnetzes 1865. — 12. Kakor pod zap. št. 10, str. 210—212 in str. 307—309. — 13. Glej zap. št. 10, str. 311. — 14. Systematische Anleitung zum Trasieren der Eisenbahnen. Leipzig 1860, vom E. J. Heider. — 15. Laibacher Zeitung št. 30 z dne 6. II. 1850. — 16. Novice, tečaj VIII, dne 10. IV. 1850. — 17. Nekdanje brodarstvo na Savi, Carniolia N. V., letnik V-1914. — 18. Die kroatische Eisenbahnfrage mit besonderem Hinblick auf allgemeine Verhältnisse österr. Ausfuhrhandels an die Adria, Leipzig 1860, vom E. J. Heider. — 19. Gl. zap. št. 14 in Einige Dokumente, welche auf die croatische Eisenbahnfrage Bezug haben str. 74. — 20. Gl. t. 14 kot dodatek: Adresse des Sisseker Handelsstandes an Handelsministerium dne 18. XII. 1851, str. 85/86. — 21. Laibacher Zeitung št. 62 dne 15. marca 1850 in št. 30 dne 6. istega meseca 1851. — 22. DAS, fasc. 22/14, spis 2094 dne 29. oktobra 1855. — 23. Prometna politika u obće i Madjarska (Ugerska) prometna politika u Hrvatskoj napok. H. S. Brdovaški (psevdonim), Zagreb 1907, stran 58 in 59. — 24. Laibacher Zeitung št. 30/1850. Rückblick auf das Eisenbahnwesen. — 25. Gl. op. 10, str. 311. — 26. Gl. op. 18. — 27. Laibacher Zeitung št. 162/1857. — 28. Prošlost grada Zagreba, prof. dr. R. Horvat, Zagreb 1942, str. 450. — 29. Op. 10, stran 321—337

in op. 30, stran 168; Sammlung der Urkunden št. 7, § 15, stran 34. — 30. Jos. Gorničič-Brdovački: Priv. južna železnica, str. 167—168 in op. 29, str. 337. — 31. Anhang zu den Fahrordnungen sämtlicher Linien, letnik 1915. — 32. Op. 10, str. 339. — 33. Ibidem, str. 410—411. — 34. Fiume und seine Eisenbahnfrage von J. C. (iota) 1864. — 35. Josip Gorničič-Brdovački: Razvitak železnica u Hrvatskoj do 1918 godine, str. 9. — 36. Op. 10, str. 411. — 37. Op. 28. — 38. Op. 50, str. 155. — 39. DAS, fasc. 22/19 gub. arhiv spis 8216/1853. — 40. Op. 17. — 41. Glej zap. št. 28 stran 450. — 42. Josip Gorničič-Brdovački: Južna železnica: Vozni red, stran 161 in Jutro št. 52/1940. — 43. Uradni list južne železnice letnik 1919/1920. — 44. Jutro št. 52 leto 1940. — 45. Službeni list uprave južne železnice letnik 1921/1922. — 46. Jugoslovanske železnice v sliki, številki in besedi — Udruženje jug. nar. železničarjev in brodarjev. Oblastna uprava Ljubljana 1959. — 47. Glasnik žel. činovnika, glasilo Udruženja žel. činovnika kraljevine Jugoslavije letnik XX št. 10 — 1937. — 48. Glej zap. št. 44. — 49. Glej zap. št. 46 str. 11. — 50. Izveštaj II o proučevanju propusne moči pruge Zagreb glavni kol.—Zidani most. — 51. Osebni zapiski avtorja. — 52. Kronika osnovne šole v Zidanem mostu. — 53. Kakor pod 10 I. zvezek I. del str. 254 in »Die Staatsbahn von Wien bis Triest«: August Mandl Wien 1856 str. 211. — 54. Podatke o gradnji drugega tira mi je po svojih zapiskih blagohotno prepustil inž. Planinšek ter se mu na tem mestu najlepše zahvaljujem. Pri nas teh uradnih podatkov ni, ker jih je okupator leta 1945 odnesel s seboj.

