



Tadej Brate: Borovniški viadukt. Borovnica : Zgodovinsko društvo, 2007, 128 str.



Kot pravi avtor v uvodu, je bil borovniški viadukt svetovno znana gradbena in tehnična mojstrovina, zato bi prav gotovo zaslužil tudi v današnjih časih malo več pozornosti ali pa vsaj primerneга spominjanja.

Pripoved o viaduktu je smiselno zasnovana tako, da bralec najprej izve osnovne podatke o nastanku in razvoju železnic in železniškega prometa v svetu in nato v avstrijski monarhiji. Ob tem pridejo seveda na dan spletke, težave in izigravanja, ki so bile prisotne tudi ob načrtovanju in izgradnji južne železnice, ki je povezovala Dunaj in Trst. Ne gre pozabiti, da je to povezavo potreboval velekaptal, ki ga zamisli tedaj gospodarsko zaostale in konservativne Kranjske pač niso zanimale. Po prestavitvi težav, ki jih je za graditelje pomenil kraški teren, je prišel na vrsto sam borovniški viadukt, ki je prečkal ljubljansko barje, eno od pomembnih prometnih ovir na poteh od Ljubljane proti morju. V tem okviru je tudi lepo predstavljen pri nas kar preveč pozabljeni Carl vitez Ghega, ki je načrtoval in vodil to železniško gradnjo. Predstavljena je zahtevnost gradnje, orisana slovesna otvoritev in prva vožnja čez viadukt. Temu zmagoslavju pa je sledila manj prijetna resničnost. To je bilo vsakodnevno pre-

magovanje proge od Ljubljane do Trsta, ki je zahtevala kar precej napora in spretnosti.

V času svojega obstoja, pravzaprav že zelo kmalu po dograditvi, so se na borovniškem viaduktu pokazale težave, ki so z leti le še naraščale. Viadukt je bil speljan čez barje, njegovi temelji pa so bili v močvirje zabiti hrastovi piloti, ki so morali biti v celoti v vodi. Z osuševanjem barja, ki se je začelo že v času vladanja cesarice Marije Terezije, pa se je gladina podtalnice polagoma nižala in tako so zgornji deli nekaterih pilotov prišli na zrak in začeli gniti. Viadukt se je začel pogrezati in to je bil začetek njegovega konca. Kljub različnim ekspertizam, ogledom in posvetovanju rešitve ni bilo oziroma je bila po mnenju odgovornih faktorjev predraga. V času prve svetovne vojne je bilo vzdrževanje viadukta zelo slabo, obremenitev pa ogromna: najprej so po njem drdrali transporti orožja in vojakov na soško fronto, nato pa so ob koncu vojne vozili transporti v obratno smer. Ko je bila končno oblikovana nova država Kraljevina SHS, za temeljito popravilo viadukta ni bilo sredstev, ker so razne objekte gradili v drugih delih države. Viadukt je umiral, njegov propad so zadrževali s posamičnimi popravili in z upočasnjeno vožnjo le po enem tiru. Tako je dočakal drugo svetovno vojno, delno rušenje in nato popravilo s strani italijanske okupacijske oblasti. Viadukt so med vojno poskušali večkrat onesposobiti, ker je bil pač pomemben del proge proti jugu. Viadukt so končno onesposobili ameriški bombniki, vendar so Nemci zgradili zasilno obvozno progo in promet je tekel dalje. Po končani vojni viadukta niso obnovili. Viadukt je torej doživel propad dveh držav, dve svetovni vojni, preživel pa ni.

Pripoved o nastanku, življenju in propadu borovniškega viadukta je opisana na 126 straneh in obogatena z zanimivim in povednim slikovnim gradivom. Vsekakor zelo zanimiva knjiga, ki pa ob opisovanju usode viadukta odpira še vrsto zelo zanimivih vprašanj, ki so tesno povezana s tem tehničnim čudežem od njegovega nastanka pa do dokončnega propada. Na ta vprašanja bi Zgodovinsko društvo Borovnica lahko odgovorilo z novo monografijo. Zanimiva bi bila predstavitev odnosa izrazito kmečkega okolja na prihod tujih delavcev, kakšni so bili njihovi medsebojni odnosi, način življenja teh delavcev, njihovo število, saj so viadukt gradili sedem let in v tem času se je že moralo kaj dogajati. Kakšne spremembe je v življenje Borovnice prinesla železniška postaja in vsi spremljajoči objekti in ljudje, ki so bili tam stalno zaposleni? In končno razmere v času druge svetovne vojne, posledice poskusov rušenja viadukta in posledice bombardiranj. Kaj sploh pomeni za prebivalce živeti ob tako pomembnem objektu, negativne in pozitivne izkušnje take okolice.

O samem delu pa še ta opomba. Komu je delo

namenjeno? Povprečnemu bralcu? Če je tako, potem bi bilo dobro nekoliko natančneje razjasniti nekatera dejstva. Najprej to, da je bila v 19. stoletju celotna Slovenija in seveda tudi Kranjska del avstrijskega cesarstva, kar je pomenilo, da je bil Dunaj, pa če nam je to prav ali pa ne, kot glavno mesto cesarstva tudi naše glavno mesto. Železnica je povezovala Dunaj s Trstom, torej se je logično imenovala južna. Naj dodam še, da so tudi dolžino državnih ali cesarskih cest začeli meriti na Dunaju in se je nato nadaljevala v krajih, kamor je bila na-

menjena. Dolžina deželnih cest pa se je začela meriti v deželnim glavnem mestu. Uradni jezik v državnih ustanovah v avstrijskem delu monarhije je bil kar dovolj dolgo nemški.

Če pa je delo namenjeno strokovnjakom, potem je pomanjkljivo, ker mu manjka celoten znanstveno kritični aparat in je vse avtorjeve trditve nemogoče preveriti.

Eva Holz