

120 LET ŽELEZNICE V POSTOJNSKI JAMI (1872 - 1992)

Alenka Borjančič

UDK 911.3:796.5:625.4(497.12"Postojnska jama")
120 LET ŽELEZNICE V POSTOJNSKI JAMI (1872 - 1992)

Alenka Borjančič, Notranjski muzej Postojna, Titov trg 2, 66230 Postojna, Slovenija

Verjetno še dandanes vsakega obiskovalca Postojnske jame zajame navdušenje, ko skozi veličasten vhod stopi v notranjost te jame, ene prvih, ki so jih v svetu turistično uredili. Nič manjše ni bilo navdušenje "prvih" obiskovalcev, ki so jama obiskovali že od 13. stoletja dalje, čeprav je bil njihov ogled jame omejen le na vhodne dele.

UDC 911.3:796.5:625.4(497.12"Postojnska jama")
120 YEARS OF RAILWAY IN POSTOJNA CAVE (1872 - 1992)

Alenka Borjančič, Notranjski muzej Postojna, Titov trg 2, 66230 Postojna, Slovenia

When entering the Postojna cave through its magnificent entrance, one of the first world caves which was arranged for tourist purpose, almost every visitor is filled with enthusiasm. It was the same filling of the first visitors from 13th century onwards, although only the beginning parts of the cave, close to the entrance, were possible to be examined.

Vse do začetka 19. stoletja je bila jama odprta, nezavarovana, nerazsvetljena in brez redne vodniške službe. Obisk avstrijskega cesarja Franca I. in njegove žene Karle Avguste maja leta 1818 pa je sprožil niz dogodkov, ki so postavili temelje postojnskemu turizmu.

Luki Čeču, enemu izmed delavcev v jami, je 14. aprila 1919 v želji, da bi jama za cesarsko dvojico čim lepše uredili, pri nameščanju transparenta uspelo preplezati strmo steno nad deročo Pivko. Odkril je nadaljevanje Postojnske jame od Velikega doma do Kalvarije.

Do naslednjega leta (1819), ko je bila jama odprta za "množičen obisk", so v jami že zgradili lesen most čez reko Pivko, namestili stopnice do vhoda v novo odkriti rov, uredili steze v notranjost, uvedli vodniško službo, poskrbeli za razsvetljavo ter uvedli knjigo obiskov.

Kljub sorazmerno dragi vstopnini v jama se je število obiskovalcev iz leta v leto večalo (leta 1824 je jama obiskalo 471 turistov, leta 1845 že 2342). Dodatno zanimanje za Postojnsko jama je v petdesetih letih 19. stoletja sprožila razprava o tem, kje naj poteka železnica med Ljubljano in Trstom. Leta 1848 je dr. Christian August Voigt, profesor anatomije na Dunaju, prišel na idejo "*ali bi se ne dala železnica iz Ljubljane v Terst in Reko pod zemljo skozi te votline peljati, če bi se pot po podzemeljskih vodotokih poiskala, in - čeravno z velikimi stroški - za železno cesto pripravna*

naredila." Leta 1850 je dr. Voigt na Dunaju celo izdal knjižico, v kateri priporoča, "*naj bi se podzemeljske jame na Krasu natanko preiskale.*" Čeprav so se ljudje njegovemu nasvetu posmehovali in čudili ter ga celo kot nerealnega tudi zavrnili, pa je vendarle uspel opozoriti znanstvene kroge na Dunaju na problem širšega raziskovanja krasa.

Z otvoritvijo Južne železnice leta 1856, ki je Ljubljano prek Postojne povezala s Trstom, je jama postala dostopnejša in zanimanje zanjo se je povečalo.

11. marca 1857 sta Postojnsko jama ob vračanju iz Trsta obiskala cesar Franc Jožef in cesarica Elizabeta. Ob tej priložnosti so del jame (danes Male jame), ki so ga tisto leto odkrili, poimenovali po cesarju Francu Jožefu in Elizabeti. Zaradi naporne hoje po jami, predvsem prek Velikega doma, je Jamska komisija posebej za cesarsko dvojico pri ljubljanskem tapetniku Vincencu Folibrunu naročila nosilnice. Le-te so bile v naslednjih letih na voljo tudi drugim obiskovalcem, vendar si jih je zaradi visoke najemnine lahko le redko kdo privoščil.

Novo obdobje "organiziranega transporta" po jami je prinesla uvedba železnice, ki so jo po jami postavili na pobudo tedanjega postojnskega glavarja in hkrati tudi predsednika Jamske komisije Antona Globočnika.

Obiskovalce jame je sam prehod prek Velikega doma, začetnega dela jame, ki se "razprostira 23 metrov od vhoda" in na dnu katerega slišimo šumeti

reko, močno utrudil. Najprej so morali prekoračiti "naravni skalni most", od katerega je vodilo 84 stopnic k reki, prek le-te je vodil železen "na dveh masivnih kamnitih sohah" stoječ most na drugi breg reke Pivke. Od tu pa so se morali obiskovalci povzpeti še po 82 stopnicah.

Prehod prek mostu čez Pivko pa je bil zlasti ob močnih deževjih zelo otežen, kajti reka ga je velikokrat poplavlila. Zaradi tega so leta 1856 v strmo steno nad reko vsekali "umetno galerijo, poldrugi meter široko in 55 metrov dolgo". Galerija je povezala Veliki dom s Staro jamo, takrat imenovano Cesar Ferdinandova jama.

Takoj ob vhodu v Cesar Ferdinandovo jama se je začela jamska železnica. V začetku leta 1872 se je Jamska komisija odločila speljati tire vse do vznožja Kalvarije. Vstopna postaja je bila šele pri kapniški tvorbi, imenovani Prižnica, ker je zaradi konfiguracije terena prek Velikega doma niso mogli speljati.

Ker pot po jami ni imela ne velikih vzponov niti ne velikih padcev, so se odločili, da bo vozove po jami "*lahko človeška moč gonila*." Z vozovi, imenovali so jih "faetoni", se je lahko obiskovalec v jamo peljal v eno ali pa obe smeri, jamski vodnik pa za potiskanje voza ni dobil posebnega honorarja.

V začetku 20. stoletja je bilo obiskovalcev prvič več kot 10 000 (leta 1901 je jamo obiskalo 10 876 turistov), do začetka 1. svetovne vojne pa je število obiskovalcev skokovito naraslo: leta 1913 si je jamo ogledalo 40 971 turistov. Ob vse večjem obisku jame "mala ročna železnica" ni več zadostovala. Pri jamski upravi so začeli razmišljati o motorni vleki in tako so leta 1914 v tovarni Orenstein & Koppel (s sedežem na Dunaju) naročili rudniško lokomotivo "Montania" z bencinskim motorjem in štirisedežne vagončke. Izbruh 1. svetovne vojne je nabavo lokomotive zavlekel za skoraj celo desetletje. Novi gospodarji, Italijani so nato nadaljevali z deli, ki so bila začeta že med vojno. Poleg povezave Postojn-



Slika 1: Jamski voziček "faeton" in vodnik iz leta 1884.

ske, Črne in Pivke jame z umetnimi rovi, turistične ureditve Pivke jame in gradnje ceste Postojna - Črna jama so stekle tudi priprave za dokončno ureditev jamske železnice.

Od aprila do junija 1924 so z lokomotivo "Montania" opravili prve preizkusne vožnje, redni železniški promet pa se je začel 2. avgusta 1924.

Jamska komisija je z železnico dosegla velik uspeh, vendar pa samo s petimi vagončki ni uspela zadovoljiti velikega povpraševanja (samo od avgusta 1924 do junija 1925 se je z vlakom peljalo 15 588 obiskovalcev).

Na lokomotivo bi sicer lahko priključili dodatne vagončke, vendar pa jih le-te zaradi premajhne moči in prevelikega naklona na prvih 200 metrih proge (na nekaterih predelih je bil naklon celo 5,1 %) ni zmogla vleči. Zato je bilo nujno obnoviti prog, na nekaterih predelih pa celo spremeniti. Razširili so vhod v jamo in vhodno pot, ki je prečkala naravni most, nad reko zgradili razgledno ploščad in turistom omogočili pogled na podzemno Pivko ter obnovili stopnice, ki so vodile do mostu na reki oziroma do rova starih podpisov. Uredili so tudi vhodno ploščad pred Postojnsko jamo, zgradili novo remizo in kupili nove lokomotive.

Delavci (minerji italijanske vojske in domačini) so delali pri umetni svetlobi 25 metrov nad deročo Pivko, vsa dela pa so bila izvedena po načrtih I. A. Perka, takratnega direktorja Postojnske jame.

Vlak je pripeljal iz remize, se ustavil na vhodni ploščadi in pobral obiskovalce. Na svoji poti po jami se je ustavil pri starem poštnem uradu v bližini Plesne dvorane, kjer je imel desetminutni postanek in obiskovalci so lahko oddali razglednice, opremljene z jamskim žigom. Nato je peljal do Razpotja, od koder so nekateri turisti nadaljevali peš pot skozi Male jame do Koncertne dvorane in do vznožja Kalvarije, kjer so se pridružili ostalim, ki so do tam prišli z vlakom. Pod Kalvarijo je bila končna postaja železnice z obračališčem za lokomotive, izogiba-liščem in mrtvim tirom. Od tu so se po isti poti z vlakom vračali proti izhodu.

Leta 1928 je bila dograjena vhodna ploščad in upravna zgradba z železniško postajo, restavracijo in recepcijo. Nova železniška postaja v umetnem rovu med upravnim poslopjem in "živo skalo" je bila opremljena z dvema tiroma in dvignjenim

peronom. Obiskovalcem so tako omogočili lepši, varnejši in udobnejši dostop v jamo.

Režim obiskov v jami, ki je veljal od uvedbe motorne železnice v jami (možen ogled z vlakom ali peš), se je ohranil vse do leta 1963, ko so peš obisk popolnoma ukinili.

Po 2. svetovni vojni je obisk jame skokovito narasel. Dotedanje bencinske lokomotive so bile že stare, iztrošene in neekonomične. Izpušni plini so povzročali precejšen smrad, saje, nastale pri izgorevanju, so se usedale na kapniške tvorbe, bencinski motorji so povzročali močan ropot, zmanjšana pa je bila tudi vidljivost v jami, tako da je bilo nujno zamenjati tehnologijo vleke.

Zavod Postojnska jama je 6. aprila 1957 nabavil dve akumulatorski lokomotivi (kasneje še dve) znamke "Emam Segrate Milano". Polnilnico za akumulatorje, ki je morala biti izolirana in popolnoma suha, so zgradili v rovu, ki so ga med letoma 1819 in 1866 uporabljali kot vhod v jamo.

V glavni sezoni, to je v poletnih mesecih, pa je Postojnsko jamo obiskalo več turistov, kot so jih bili zmožni prepeljati v jamo, tako da so mnogi Postojno zapustili, ne da bi si jamo ogledali. Te slabosti bi lahko odpravili z večjim številom lokomotiv, vendar pa so obstoječe naprave v jami dovoljevale le vožnjo treh lokomotiv naenkrat. Postopek prepenjanja lokomotiv pod Kalvarijo je trajal približno 20 minut, na celotni progi pa sta bili samo dve izogiba-lišči. Tako je ob nepričakovano hitrem razvoju turizma enotirna proga po jami postala pravo ozko grlo.

Takrat je ogled jame potekal po naslednjih fazah:

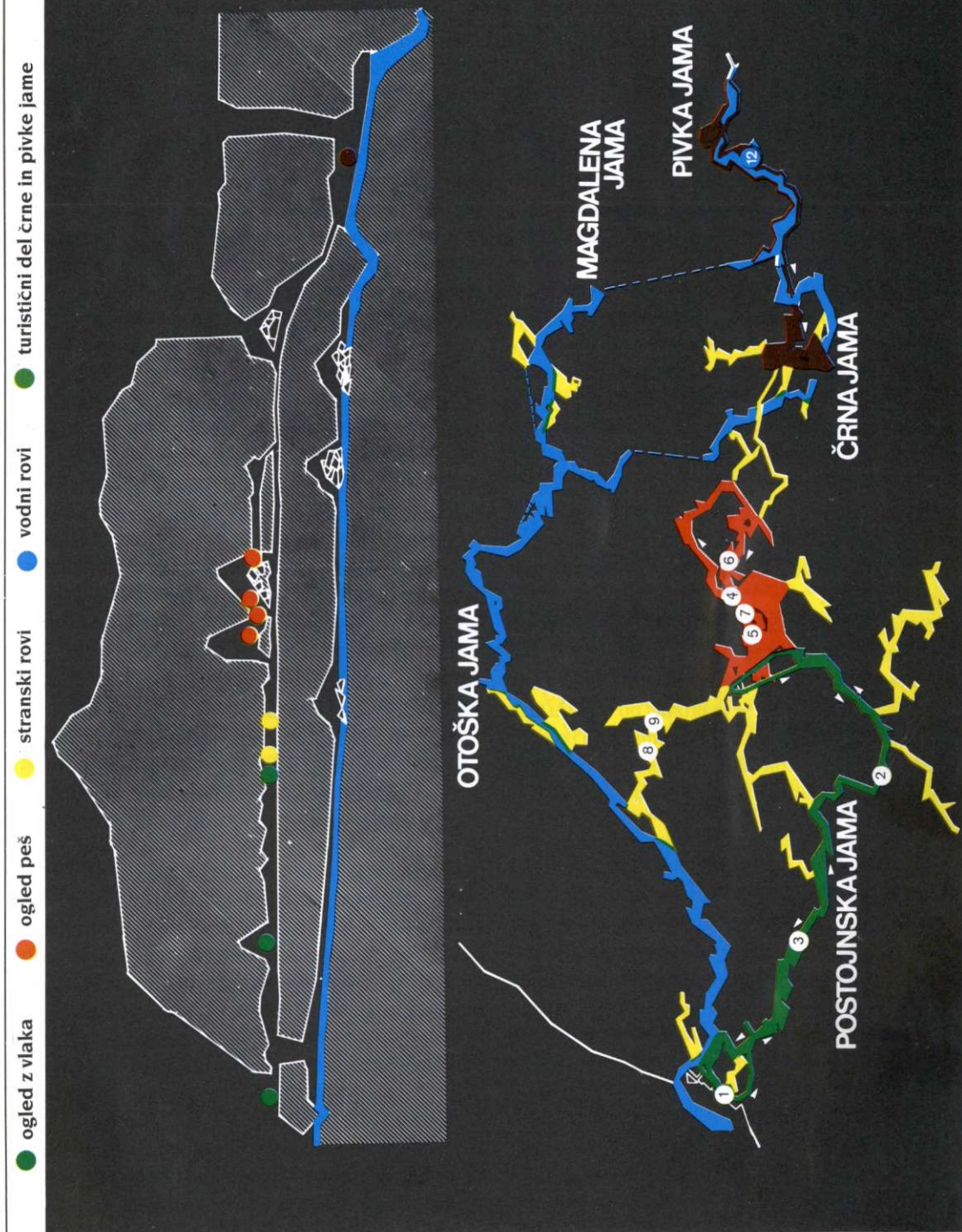
1. Vkrcaje na jamsko železnico na vhodni postaji, prevoz obiskovalcev mimo Biospeleološke postaje skozi Plesno dvorano, mimo Razpotja do železniške postaje pod Kalvarijo.

2. Izstopanje pod Kalvarijo, formiranje jezikovnih skupin.

3. Peš ogled Kalvarije, Lepih jam, vračanje pod Ruskim mostom in nadaljevanje do Koncertne dvorane.

4. Peš ogled Malih jam ter zaključek peš ogleda pri Razpotju.

Slika 2: Shematičen prikaz turistične poti v Postojnski jami.



5. Vkrcanje na jamski vlak, prevoz obiskovalcev od Razpotja do Velikega doma, kjer obiskovalci zapustijo jamo.

Pri Zavodu Postojnska jama so začeli razmišljati o možnosti pogostejših odhodov vlaka v jamo in leta 1959 je Zavod naročil pri Projektivnem ateljeju v Ljubljani projekte za ureditev remize in dvotirne krožne proge. Razpored jamskih prostorov je omogočal različne variante, prednost pa naj bi imela tista, ki bi obiskovalčevemu pogledu najbolj približala posamezne predele jame, hkrati pa najmanj posegla v naravne privlačnosti.

Dvotirna proga s pentljo pri vhodu v jamo in čelnim kolodvorom na koncu proge, postaja Kalvarija, ki predstavlja prvo fazo modernizacije železnice, je bila odprta 20. junija 1964.

Obstoječi rov je bilo treba na nekaterih mestih razširiti v že načeto sigasto steno, največkrat pa v živo skalo. Na dveh mestih, pri Snežniku in Prevrnjem stebri, pa rova ni bilo mogoče razširiti brez škode, tako da so naredili dva manjša predora. Prav tako so izkopali tudi predor, ki se začne za Biospeleološko postajo in se končuje nekaj metrov pred Plesno dvorano.

S tem se je povečala varnost železniškega prometa v jami, izboljšala se je kakovost prevoznih storitev v jami, povečala pa se je tudi sprejemna zmogljivost železnice. Vendar se je promet po odprtju tako povečal, da je bilo kmalu nujno pomisliti na izvedbo pentlje skozi Koncertno dvorano in se tako na tedanji končni postaji izogniti prestavljanju lokomotive s čela na sklep vlaka.

Krožna proga, ki je bila dokončno urejena leta 1967, je dolga 3700 metrov. S tremi peroni in predori v skupni dolžini približno 500 metrov je sposobna v enem dnevu skozi jamo prepeljati prek 14 000 obiskovalcev v obe smeri. Šest jamskih vlakov s skupno 696 sedeži pa lahko v jamo odpelje vsake pol ure.

Predvsem iz varnostnih razlogov je postala nujna tudi preureditev vhoda in izhoda iz jame. Zastarelost vhoda in njegova do skrajnosti izkoriščena prepustnost ni več dopuščala normalnega dostopa množičnemu obisku. V začetku leta 1979 je bila izdelana študija o ureditvi izhoda iz jame s podhodom, aprila pa je že začela "obratovati" nova izstopna postaja. Na odseku, kjer Veliki dom preide v Staro jamo, so popolnoma spremenili železniško traso. Le-to so od brezna premaknili proti kamnitim stenam in ob breznu je tako nastal peronski pločnik, s katerega obiskovalci lahko nemoteno opazujejo brezno z reko Pivko na dnu. Del proge je vklesan v živo skalo, del pa položen na nasuto teraso za betonskim in delno kamnitim zidom. Nad prvotno peš potjo v jamo so zgradili nov most, na katerem je železniški tir. Iz perona vodijo dva do tri metre široke peš poti do podhoda pod mostom proti izhodu.

V 120-tih letih obstoja jamske železnice je vozni park, ki je v začetku štel le dva vozička in ju je moral potiskati jamski vodnik, narasel na današnjih 10 modernih akumulatorskih lokomotiv s šestimi vlakovnimi kompozicijami (15 vagončkov s 116 sedeži), moderno vstopno in izstopno postajo ter krožno progo, opremljeno z ustrezno signalizacijo.