

Železniška postaja Radovljica

V poglavju »Gradnja Gorenjske proge« smo na splošno orisali gradnjo Rudolfove železnice, ki je kasneje dobila ime Gorenjska proga. Tokrat se bomo posvetili progi te železnice mimo Radovljice, ali bolje napisano pod Radovljico. V času gradnje je bilo v Radovljici cca 100 hiš, kar je lepo na fotografiji ujel uradni fotograf gradnje Gorenjske železnice Jean Baptist Reiner.



Radovljica v času gradnje Rudolfove železnice, 1870
Vir: arhiv Leopold Kolman (foto Jean Baptiste Rainer)

Radovljiški purgerji niso marali železnice / Spomini iz dobe gradnje gorenjske železnice. Komaj slabih 13 let nas loči od stoletnice gorenjske železnice. Prvi vlak je, z večjo brzino kakor danes, pripeljal iz Ljubljane v Trbiž 14. decembra 1870. Marsikomu ta železnica ni bila všeč že pred in med gradnjo, nekaterim pa se je zamerila potem, ko je stekla. Mnogi zabavljajo danes, da imajo vlaki zamude, da se dogajajo nesreče in pripisujejo vse to nemarnosti železniškega osebja, pa so v zmoti. Gorenjska železnica je bila zgrajena kot glavna proga II. reda in so po njej vozili pred prvo svetovno vojno le maloštevilni osebni in tovorni vlaki. Njena trasa in varnostne naprave ne ustrezajo močnemu mednarodnemu prometu, ki sedaj teče po tej progi. Slovenskemu železniškemu osebju je treba zato izreči vse priznanje, da z velikansko požrtvovalnostjo, vestnostjo in z neštevilnimi nadurami obvlada ta promet. Med onimi, ki jim ta železnica kmalu po otvoritvi prometa ni bila všeč, je treba razen gostilničarjev in kovačev omeniti tudi očete frančiškane v Ljubljani. Obrtniki so kmalu občutili pomanjšanje prometa na cesti, ker je znaten del tovornega prometa prešel s ceste na železnico. Jezo očetov frančiškanov pa sočno opisuje naš veliki pisatelj Janez Trdina v svojih spominih. Železnica je povzročila znaten porast romarjev na

Brezje. Zaradi tega je prišlo manj tistih, ki so iskali pomoč v frančiškanski cerkvi v Ljubljani in se je to poznalo pri ofru. Trdina piše, da je zaradi tega neki pater s prižnice v Ljubljani tožil, da je železnico in romanje iznašel sam hudič.

Konservativnost in predvsem različni osebni interesi so marsikje povzročili, da so se ljudje branili železnice sploh ali pa vsaj postaje. Še v tem stoletju so v Gornjesavski dolini trije, ki so opravljali za cesarsko-kraljevo poštne vožnje, nahujskali prebivalstvo, zlasti splavarje, da so preprečili zgraditev železniške proge Šmartno ob Paki – Mozirje – Gornji grad, ki bi se morala v drugi fazi gradnje podaljšati skozi predor pod Menimo planino v Kamnik. Ko se je takratni župan vrnil z Dunaja v svojo občino Rečico ob Savinji z veselo novico, da železnice ne go, so ga navdušeni občani s poštne kočije nesli na ramah in v sprevedu v gostilno, kjer so veliki dogodek slavnostno zalili. Za to prvo fazo gradnje je obstajal popolnoma izdelan projekt in so bili na Dunaju odobreni vsi krediti.

Ni se čuditi, da so se ljudje dobrih 40 let pred ravno opisanim dogodkom branili železnice ponekod tudi na Gorenjskem. Ko sem kot gimnazijec v času pokojnega avstrijskega cesarstva v počitnicah spremljal očeta, ki je kot deželni inženir vodil gradnjo večjih vodovodov na Gorenjskem, so pripovedovali pri tem zaposleni inženirji in upravni uradniki mično zgodnico, zakaj mesto Radovljica nima železniške postaje. Takrat je imela namreč samo postajališče brez stranskega tira, podobno postajališču Šentjošt. Prvotni projekt pa je bil napravljen tako, da je pritekla železnica že pred Radovljico na ravnino. V Predtrgu pa je bila projektirana večja železniška postaja takega obsega, kot je sedaj v Lescah. Takratni radovljiški purgerji na čelu z gospodom županom in z gospodom dekanom, pa so na številnih sejah, opravljenih deloma na občini, največ pa v gostilni, po resnem in dolgotrajnem premisleku prišli do spoznanja, da železniške postaje v Radovljici ni treba. Kajti, so dejali, če bo tukaj postaja, se bo tam naselila kmalu tudi kakšna fabrika in za prvo morda še druga. S fabriko pa bo prišel socializem, pa bo v nevarnosti vera, morala deklet in tudi poročenih žena.

Takratni pristojni avstrijski minister je bil nek češki inženir, ki je bil Slovencem naklonjen. Ko mu je gospod župan (bolj pravilno povedano Herr Bürgermeister) sporočil sklep svojih purgerjev, je minister ponovno prigovarjal, naj se ne branijo postaje, ki bo prinesla pretežni večini prebivalstva velike gospodarske koristi. Purgerji pa so neomajno vztrajali pri svojem sklepu za zaščito vere in ženske morale. Njegova ekselencija je končno pristal na željo purgerjev in jim ljubeznivo odgovoril: »Prav! Če postaje nikakor nočete, vam je ne smemo vsiliti. Samo to vam še povem, da boste ta sklep obžalovali. Ampak postaje ne boste dobili niti takrat, ko jo boste želeli.« Ker je minister teren dobro poznal, je dal projekt spremeniti tako, da se proga vije od Otoč po strmem savskem bregu pod Radovljico tako, da šele za mestom pred Lescami zavije v ravnino. Stranski slepi tir, ki ga ima sedaj železniška postaja Radovljica, je bil zgrajen šele med prvo svetovno vojno zaradi vojaških potreb za bližnjo soško fronto. / Dr. Sbrizaj Teodor.

Vir: Glas Gorenjske, 6. 1. 1958

Železniško postajališče, 1884

Gorenjsko progo so odprli leta 1870, vendar Radovljica ni dobila svoje postaje. Pošto in potnike so prevažali v Lesce. **Vir: Župnijski arhiv Radovljica (v Skali).**

Železniška dovozna cesta Radovljica. V letu 1882 je občina Radovljica naslovila na deželni odbor prošnjo, da bi bilo tudi v Radovljici postajališče. Deželni odbor je prošnjo sprejel ter jo dodatno izpopolnil s tem, da je Radovljica tudi pomembno prometno križišče, da torej tako postajališče potrebuje. Občina je v svoji peticiji obljubila, da bo dovozno cesto k postajališču sama uredila in jo tudi sama vzdrževala. **Vir: Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju (avtorica Eva Holz - predelana doktorska dizertacija; zbirka ZRC 2).**

Gustav (gospodar gradu) je zadnja leta svojega življenja v glavnem prebil v Ljubljani, vendar ostal Radovljičanom zelo naklonjen. Dosegel je, da je mesto leta 1884 dobilo železniško postajo. **Vir: Župnijski arhiv Radovljica (v Skali).**

P. 1713 1. 2. 3.	P. 1714 1. 2. 3.	P. 1714* 1. 2. 3.	P. 1715 1. 2. 3.	P. 1715 1. 2. 3.	km	Stationen					P. 1718* 1. 2. 3.	P. 1714 1. 2. 3.	P. 1716 1. 2. 3.	P. 1712 1. 2. 3.	P. 1724 1. 2. 3.
						Früh.	Vorm.	Nachm.	Abends	Früh.					
Zug Nr. 4724 verkehrt nur vom 45. Juni bis incl. 3.46	2.30 2.47 3.02 3.20 3.46	8.26 8.41 8.55 9.21 9.40	1.15 1.33 1.47 2.17 2.39	Abends 6.03 6.20 6.35 7.02 7.24	— 9 17 29 39	ab Tarvis (26) ∇	an	3.32 3.16 3.01 2.34 2.16	10.16 10.00 9.46 9.20 9.00	3.16 3.00 2.45 2.18 1.59	7.55 7.40 7.26 7.01 6.42	Zug Nr. 4724 verkehrt nur vom 45. Juni bis incl. 45. Sept.	6.32 6.23 6.12	7.44 7.31 7.25 7.11 7.06	
45. Sept. Früh. 8.35	3.52 4.01 4.14	9.46 9.55 10.06	2.46 2.55 3.10	7.31 7.40 7.58	42 47 52	Jauerburg		2.07 1.58 1.47	3.50 3.41 3.30	1.48 1.39 1.28	6.32 6.23 6.12	Ank. Abends 7.49			
8.41 8.52 8.59	4.20 4.32 4.40	10.12 ×10.23 10.30	3.17 3.30 3.39	8.05 8.18 8.27	54 62 64	Radmannsdorf H.		1.40 ×1.26 1.21	3.22 3.09 3.02	1.18 1.04 12.58	6.03 5.50 5.44	7.44 7.31 7.25			
×9.10 9.16	×4.52 4.59	×10.41 10.47	×3.51 3.58	×8.39 8.47	71 74	Podnart-Kropp		×1.06 1.01	×7.47 7.42	×12.43 12.38	×5.29 5.24	×7.11 7.06			
9.31 9.44 9.56	5.14 5.27 5.39	11.02 11.15 11.27	4.14 4.27 4.40	9.04 9.18 9.30	83 91 97	Ototsche H.		12.45 12.31 12.19	7.26 7.12 7.00	12.21 12.07 11.55	5.07 4.53 4.41	6.49 6.36 6.24			
10.05 10.08	5.48 5.52	11.36 11.39	4.49 4.52	9.41 9.45	102 105	St. Jodoci H.		12.09 12.05	6.49 6.45	11.45 11.40	4.30 4.25	6.14 6.10			
6.17 6.58 9.12	9.28 10.30 12.30	6.17 6.58 9.12	9.30 9.56 ..	6.30 9.05 8.08		an Laibach S. B. ∇	ab	8.00 8.00 5.52	8.00 8.00 5.52	7.10 7.00 5.00	9.55 8.19 ..				

Železniški vozni red s postajo Radovljica, 1890
Vir: Digitalni arhiv Radovljica



Lesen most preko proge v Radovljici, 1893
Vir: Digitalni arhiv Radovljica

Leseno poslopje postajališča Radovljica, ok. 1900

Danes je za nas Radovljičane samoumevno, da je poslopje železniške postaje z unikatnim pokritim stopniščem kot samostojno stavbo na levi strani proge. Prvo postajališče je bilo namreč enostavno leseno poslopje, ki je stalo na desni strani proge - malo naprej od Zupanove hiše (danes podrto).



Poslopje železniške postaje v Radovljici, 1909
Vir: arhiv družine Čebulj-Sartori

Vozni red
na gorenjski in kamniški progi državnih železnic
veljaven od 1. oktobra 1901.

A. Proga Trbiž-Ljubljana.

825	131	535	417	Odhod	Trbiž	Prihod	1255	309	1032	715
841	149	553	435	Y	Rateče-Bela Peč	A	1241	255	1018	701
852	201	605	447		Kranjska Gora .		1229	243	1004	649
910	221	627	507		Dovje		1209	221	942	627
927	239	645	525		Jesenice		1153	204	925	611
933	245	651	531		Javornik		1143	152	914	600
940	253	659	538		Žerovnica o. p. .		.	143	904	551
953	312	718	548		Lesce-Bled . . .		1125	133	853	541
959	318	724	554		Radovljica o. p.		1118	122	841	529
1010	329	735	604		Otoče o. p.	109	829	516
1016	336	742	610		Podnart-Kropa .		1102	105	823	511
1026	346	752	620		Sv. Jošt o. p. . .		.	1250	809	456
1031	354	801	626		Kranj		1046	1246	804	451
1043	407	815	638		Škofja Loka . . .		1034	1230	747	435
1055	420	827	650		Medvode		1022	1216	733	421
1104	429	836	659		Vižmarje		1012	1206	722	410
1111	436	843	706	Prihod	Ljubljana drž. k.	Odhod	1004	1158	713	402
1113	441	848	709	Odhod	Ljubljana j. k.	Prihod	1003	1154	708	359
1116	444	851	712	Prihod	Ljubljana j. k.	Odhod	1000	1151	705	356

Vozni red, 1901
Vir: Gorenjec (dLib)

Novo postajno poslopje, 1914

Načrti za nov kolodvor. Razširjenje kolodvora v Radovljici. Mestni zastop radovljiški se prav posebno trudi za razširjenje kolodvora in na otvoritev popolne železniške postaje za tovorno blago. V tej prevzvišni gospodarski zadevi je mestni zastop izročil vso akcijo poslancem S. L. S. v prepričanju, če ti ne dosežejo ugodne rešitve tega prevažnega železniškega vprašanja, potem pa je sploh nemogoče še kdaj misliti na uresničenje razširjenja kolodvora. In kakor ravno zvemo, se je posrečilo po opetovanem moledovanju g. drž. poslancu Jos. Pogačniku na Dunaju in g. dež. poslancu Ivanu Pibru v Trstu doseči, da so se napravili novi načrti in da je zadnji načrt tudi že potrjen. Ves načrt bi stal 20.000 K. K temu načrtu je upanje, da prispeva železniško in poljedelsko ministrstvo, deželni odbor in pa mesto samo. Zadeva je sedaj v najboljšem in ugodnejšem tiru. **Gorenjec, 24. 01. 1913**

Kredit za kolodvor. V Radovljici bode kolodvor prihodnjo pomlad razširjen, da bode tudi za blago. To so dosegla posredovanja gg. poslancev viteza Pogačnika, dr. Gregoriča ter kanonika in dekana Novaka. Železniško ministrstvo je dovolilo kredit 133.000 K za zgradbo novega kolodvora. Inženirji so že prišli delat načrte. Novi kolodvor bo jako dobro vplival na razvoj mesta Radovljice.

Gorenjec, 31. 10. 1913

Železobetonski most. Na shodu "Kar. pol. društva" v Radovljici je podpredsednik drž. zbora sporočil volilcem preveselo vest za mesto Radovljico kakor za vso okolico, da se mu je posrečilo v zvezi z mestnim zastopom radovljiškim iztisniti iz železniškega ministra znesek K 133.000 za napravo novega železobetonskega mostu pri Radovljici in za razširjenje kolodvora. Radovljica v prvi polovici prihodnjega leta dobi nov razširjeni kolodvor, ki bode odprt tudi blagovnemu prometu. To je velikanska pridobitev za Radovljico in prelep uspeh neumorno-delavnega in za mesto posebno zaslužnega g. državnega poslanca viteza Pogačnika.

Gorenjec, 14. 11. 1913

Nov most na kolodvoru. V Radovljici je bil zadnjo nedeljo imeniten shod, na katerem so govorili kandidatje dr. Gregorič, vitez Pogačnik in župnik Piber. Glede zgradbe novega kolodvora je dobil poročevalec »Slov. Naroda" neusmiljeno brco. Prejšnji večer je „Narod" namreč prinesel poročilo, da se kolodvor ne bode gradil in da so bili le Radovljičanje grdo potegnjeni. Na shodu se je pa dokazalo, da je načrt izgotovljen in da je že od ministra zagotovljeno, da pride 133.000 K v proračun za leto 1914 za radovljiški kolodvor. Novi kolodvor se bode že otvoril prometu v letu 1914. Liberalci tedaj tudi Radovljičanom nič dobrega ne privoščijo in radovljiški volilci si bodo to blamažo liberalcev precej dobro zapomnili.

Gorenjec, 14. 11. 1913

Postajališče bo postaja. Osebno postajališče Radovljica na progi Trbiž-Ljubljana se spremeni v postajo. Tozadevna podstavbna dela se oddajo ponudbenim potom deloma proti pavšalu, deloma proti enotnim cenam in naknadni izmeri. Ponudbe so vložiti najkasneje do 1. marca 1914 pri c. kr. ravnateljstvu državne železnice v Trstu.

Sava, 07. 02. 1914

Dolžnost župana so ponovno zaupali Alešu Robleku. Mesto je občutilo začetek prve svetovne vojne (1914) o prihajanju in odhajanju raznih avstrijskih čet. Pojavili so se avtomobili in avioni. Zgrajeno je bilo novo postajno poslopje in most čez železnico.

Vir: Župnijski arhiv Radovljica (v Skali).

Toda v tem je prihrumela svetovna vojna ...Da je dobila Radovljica novi železobetonski most čez tir in kolodvor je tudi zasluga rajnkega dekana (Janez Novak).

Vir: Župnijski arhiv Radovljica (v Skali).

Razširjenje odpravnih pravic postaje Radovljica. Na proti Trbiž-Ljubljana gl. kol. med postajama Lesce in Podnart-Kropa stoječa postaja Radovljica, ki je bila do sedaj urejena samo za osebni, prtljažni in brzovozni-kosovni promet, bode počenši s 1. marcem 1918 otvorjena tudi za tovorni kosovni promet in za nakladanje celih voz. Od prejema in oddaje so izvzete žive živali in lahko razstreljive stvari vseh vrst. Za nakladanje in razlaganje in nalaganje kosov, ki posamezno tehtajo nad 100 kg, mora oskrbeti odpošiljatelj, oziroma prejemnik sam.

Vir: Slovenec, 25. 2. 1918



Kolodvor Radovljica, 1918
Vir: europeana (bildarchivaustria)



Železniška postaja v Radovljici, pred 1920
Vir: arhiv Rajko Jagrič (razglednica od. 1921)



Železniška postaja, 1910-20
Vir: DAR

Opis fotografije. Vrata, ki se vidijo pod cestnim mostom so vrata v stranišče. Tam je bil žensko in moško stranišče. Stopnišče je zgrajeno šele po letu 1960. Stranišče se na drugi sliki ki kaže mesto širše lepo vidno.

Prvotne stopnice so bile znotraj postajne stavbe. Vhod pa je bil tam zgoraj kjer se gre danes v stanovanje. Leta 1942 je bilo stopnišče minirano - podrto. Nemci so napravili leseno stopnišče po bregu navzdol ob cestnem mostu. Začelo se je tam kje na sliki električni drog. Bilo je široko kar 2,00 m. Na dnu je brežino opirala betonska škarpa visoka cca 2,00 m. Tam je bil napravljen podest in iz njega na obe strani levo in desno vzporedno s škarpno zopet stopnice nekoliko ožje (mislim cca 1,50 m). Stopnice so imele povsod leseno ograjo. Po teh stopnicah smo hodili vse do 1960/61 ko je bilo zgrajeno današnje stopnišče (za letnico gradnje nisem siguren ker nisem živel v Radovljici).

Tista lesena stvar, ki se vidi pod mostom ob zahodni strani poslopja je bila meteorološka postaja. Tam je bil termometer, hidrometer, barometer in mislim, da je bila tudi ura.

Napisal: Franci Valant, p. d. Benč



Kolodvor Radovljica, ok. 1930
Vir: arhiv dr. Boštjan Lavrenčak

Ko so delali železnico, so zaradi useka morali po vsej dolžini postaje izdelati škarpo in da so rešili varen prehod čez progo (cesta je prej tekla nekje mimo Zupanove »tišlarije« in navzgor do Kovačeve hiše, kjer je bila gostilna (s kovačijo), narediti most, ki so ga na zgornji strani vpeli na škarpo (ob Kovačevi hiši), tam, kjer je ovinek mostu, so naredili spet kamnito zabetonirano zložbo (podporo), naprej na koncu, že mimo Zupanove hiše pa so nasuli »pešengo« in jo utrdili s škarpo. Vmes pa so na dveh mestih položili lesen most. To se vidi na dveh slikah takoj po izgotovitvi železnice: na Lergetporerjevi iz leta 1892 in detajlu lesenega mostu (objavljena v tej mapi). »Pešenga« se lepo vidi na sliki Postajališča iz leta 1909 (arhiv Čebulj-Sartori), ki prikazuje radovljiško postajališče malo naprej od Zupanove hiše.

Do leta 1914 je bil čez postajo lesen most v dveh delih, le fonde so bile kamnite, zalite z betonom. Potem so deželni poslanci zagotovili denar (1913) za novo postajo tako, da so pod most postavili dva železobetonska stebra (še danes stojita), da so pod drugim stebrom potegnili še en tovorni tir, preko stebrov pa zabetonirali nov most. Danes je še vse tako kot je bilo narejeno, le tovorni tir so odstranili, oziroma sedanjo progo speljali po trasi tovornega tira pod drugim stebrom in jo tako odmaknili od postajne zgradbe. Stopnice na postajo so istočasno z razširitvijo postaje (delali so novo postajo - prej je bilo le postajališče na južni strani proge), to je sedanje obstoječe poslopje, naredili lepe lesene ob mostu navzdol od dvorišča Kovačeve hiše do proge. Današnje zidano stopnišče so naredili nekje v šestdesetih letih. Takrat so tudi ves prazen prostor pod lesenim spodnjim delom mostu pozidali (mislim da s kamenjem - še se vidi), da so pridobili skladiščne prostore za tovorni del razširjene postaje.

Vir: avtor želi ostati anonimen



Stare stopnice na železniško postajo

Vir: Glas Gorenjske, 6. 1. 1958

Opis: Na fotografiji so »začasne« lesene stopnice na železniško postajo, ki so služile več let – vse do gradnje novega stopnišča. Lesene stopnice je delala tesarska delavnica skupine GP Gorenjc. Pred temi stopnicami so bile še ene, ki so jih naredili takoj, ko so bile notranje stopnice v železniški stavbi minirane (mislim, da januarja 1945). Stopnic v stavbi niso nikoli adaptirali – napravili so le stanovanja.

Napisal: Franci Valant, p. d. Benč



Železniška postaja v Radovljici, od. 1961

Vir: arhiv Zvone Razinger

Op.: Na tej razglednici še ni stopnišča.



Železniška postaja s stopniščem, ok. 1970
Vir: Digitalni arhiv Radovljica



Železniška postaja v Radovljici, 2010
Vir: kraji.eu



Zbral: Goran Lavrenčak - DAR

Prvič objavljeno: 1. 12. 2014

Zadnjič dopolnjeno: 5. 11. 2016

goran.lavrencak@gmail.com