

GRADNJA GORENJSKE PROGE (RUDOLFOVE ŽELEZNICE)

Gorenjska proga (splošno)

Gorenjska proga Ljubljana-Trbiž (1870). Kljub temu, da gorenjska proga ni bila uvrščena ne v prvi (1854), ne v drugi (1863) vladni program izgradnje prog, je dozorevalo prepričanje, da bo Gorenjska, dotlej najbolj industrializiran predel Slovenije, brez železniške povezave nazadovala. Predvsem po zaslugi zavzemanja poslanca dr. Lovra Tomana so poslanci deželnega podprli predlog izgradnje gorenjske železnice. Z ministrskim odlokom 27. junija 1867 je odbor dobil začasno koncesijo, 9. julija 1868 pa je bil v parlamentu sprejet zakon o pogojih in ugodnostih za železniško podjetje Ljubljana-Trbiž s priključkom na omrežje Rudolfove železnice. Ker je imela družba Južne železnice po privilegiju pravico prednosti za graditev te proge, je bilo s pripravami na gradnjo moč začeti šele, ko družba Južne železnice ni v predpisanem roku izkazala zanimanja za gradnjo. Na licitacijo za izvajalca so prispele tri prijave: Ljubljanski konzorcij, Stavbno podjetje G. Pongratz ter družba Rudolfove železnice. V trdem boju je z najugodnejšo ceno zmagala slednja, s čimer je propadel prvi slovenski poskus, da bi z doseženo koncesijo mogli sami financirati in zgraditi železniško progo.

Graditi so začeli spomladi 1869. Progo so dogradili v dveh letih in jo 14. decembra 1870 odprli za javni promet. Gorenjska proga je dolga 102 km. Trasa proge je kompromis, ki od gorenjskega kolodvora poteka po desnem bregu Save do Medvod, napravi ovinek proti Škofji Loki, nato se s Sorškega polja spusti 22 m v dolino Save, kjer je na prodišču zgrajena železniška postaja Kranj. Od Kranja nadaljuje proga po desnem bregu Save, jo pri Otočah prečka ter se pod Radovljico vzpne skozi Lesce proti Jesenicam. Odtod poteka po dolini Save Dolinke do postaje Planica, kjer doseže najvišjo točko 853 m, zatem pa se spusti 120 m do Trbiža. Proga ima predora pri Radovljici in Žirovnici.

Z izgradnjo povezave med Trbižem in Beljakom leta 1873 je gorenjska proga postala del omrežja Rudolfove železnice, ki je na Gornjeavstrijskem segalo do Donave. Na gorenjsko progo so leta 1891 priključili kamniško progo, leta 1893 dolensko progo, leta 1906 bohinjsko progo in leta 1908 še tržiško progo. Družba Rudolfove železnice je kmalu po izgradnji gorenjske železnice zašla v finančne težave, iz katerih jo je skladno s spremenjeno politiko do izgradnje železnic rešila država, ki jo je leta 1880 prevzela.

Čeprav segajo zamisli o drugem tiru v čas takoj po prvi svetovni vojni, je proga ostala enotirna, v letih 1963 in 1964 pa je bila elektrificirana. Promet na odseku od Planice do državne meje z Italijo je bil ukinjen leta 1956, 1. aprila 1966 pa je bil ukinjen tudi promet na odseku Jesenice-Planica, proga pa razdrta. Na delu trase so kasneje uredili kolesarsko pot.

Vir: Wikipedija

Gradnja železnice v naši občini

V članku Jožeta Jenka "90 letni jubilej gorenjske proge" objavljenem v Kroniki, izvemo, kako so gradili progo v naši občini: "V južno-vzhodni sekciji ni bilo težjih objektov, most čez Savo pri Otočah ter oba predora pri Mostah-Žirovnici ter pri Radovljici sta zavlačevala napredek gradnje. Vendar je bilo zaposlenih pri regulaciji Save ves čas gradnje dokaj delovnih moči. Na tem delu so uporabljali že lokomotive in prevažali z njimi gradbeni material. Dokaj so rabili novega lesa, ki ga je že pripravljenega odnesla povodenj jeseni l.1869. Opeko so žgali v opekarni bratov Foramitti v Dvorski vasi pri Begunjah. Splošno je bilo na delu največ domačinov, ki so vztrajali tudi v hudi zimi na prostem.

Ko je nastopila v l. 1870 pomlad, je delalo na vsej progi do 12.000 delovnih moči. Kajti skupen cilj je bil: progo dokončati še to leto. Delali so v izmenah, tudi ponoči. Oficielna preizkušnja je bila že 26. in 27. oktobra. Uprava Rudolfove železnice je uradno določila otvoritev javnega prometa za 14. December 1870.

Vir: 90-letni jubilej Gorenjske proge (avtor Jože Jenko; časopis za slovensko krajevno zgodovino - Kronika)



Bahnhof Podnart um 1870. Von hier mussten die Züge nach Assling nachgeschoben werden, darum der Bau eines Heizhauses. 1877 die Kranjska Eisenbahn. Sammlung L. Kuchar

Gradnja kolodvora v Podnartu, 1870

Vir: Knjiga "Ein Verkehrsweg erschliesst die Alpen"

Gorenjska železnica poroča, da se je gorenjska Železnica prej nego v enem letu, tako da se odpeljal prvi vlak iz Ljubljane v Kranjsko goro. Železnica od Ljubljane do Radolice je že popolnoma dodelana, ona iz Radolice v Lesce bode kmalu, struga od Lesc do Most je tudi že čisto dokončana, v Mostah se delajo samo še zadnja dela pri mostu, med Javornikom in Mostami je le majhen kos pri Soteski nedodelan, naprej pa je do Korena že vse končano. Od Kranjske gore do Trbiža, kjer je bilo premagati mnogo težav, je do zdaj še nedodelano in bode stalo še precej truda.

Vir: Slovenski narod, 04. 10. 1870

Gorenjska železnica. 15. t. m. je bila med Ljubljano in Trebižem prva vožnja na poskušnjo. Vozilo se jo po vsej poti brez najmanje ovire in se je spoznalo, da je vsa železnica v takem redu, da se lahko izroči javni promet. 24. t. m. se bodo obdržavalo še tehnično-policijsko pregledavanje in potem se začne javna in splošna vožnja.

Vir: Slovenski narod, 22. 10. 1870

Napačno vrtanje. 6. November 1870 (Izv. dop.). Dopis v Vašem listu, ki je omenil tudi pomankljivosti pri tunelu blizu Radovljice, je dal komisiji, ki je nedavno ogledovala železnico od Ljubljane do Trbiža, povod, da je zaukazala vrtati prav na v "Narodu" omenjenem mestu. Pa kaj se zgodi? Ponoči pride od načelnika tunelskega zidanja povelje, nemudoma zasuti nekoliko izvrtano luknjo, in drugje vrtati; - da so delavci delali cello noč, obljubili so jim plačo za tri dni. Tako pripovedujejo delavci sami, ki ne vedo, zakaj se je sploh vrtalo. Če je zadržaj res tak, ne vemo, kako je mogla komisija potrditi delo. Pravda o obriti svinji je povzročila to splošno nevoljo.

Vir: Slovenski narod, 10. 11. 1870

Iz Radoljce, 19. nov. (Izv. dop.) Železnica ljubljansko-trbiška še zmirom za rabo občinstva ni odprta; en čas sem tudi nobenemu no dovolijo več, se poskusne vožnje udeležiti. Uradniki železnični so večidel tujci, malo domačinov. V nedeljo 13. t. m. sta se oddala prva dva slovenska telegrama na radoljškem kolodvoru. - Telegrafist, dasi slovenski govoriti ne zna, je dobro razumel, in nam tudi po nemški povedal, kaj smo telegrafirali - upamo torej, da tukaj vsaj nasprotvanja ne bo. Čudili smo se Laibacherici in Tagblattu, da sta dopis iz Trziča v „Narodu“ tako vestno prebrala. Ne vemo, zakaj sta oba o pozitivnih trdenjih molčala - le to pa, kar se je o tunelu med Radoljco in Podnartom omenilo, nad čemur je dopisnik sam dvomil ter izrekel, da bi bilo prav, ko bi komisija to za neresnico razglasila, kar naravnost za hudobno laž proklamirala. Naj drugič, pisarji Labacherčni in Tagblattovi boljše umejo, kar v „Narodu“ zavohajo. Tretjega novembra je imel tukajšnji bukovez pri politični uradni obravnavo zarad vižmarsko svetinje. Obsojen je bil na 15 gld. plateža ali 3dneven sedež. O tem denes več govorili ne bomo. Lo toliko povemo, da je uradnik Jabornegg, kateri jo obravnavo vodil, skazal vso duševno beračijo, ktere je pa tudi le birokratiška drhal radoljška zmožna. To obravnavo hočemo še v „Narodu“ pojasniti, kader dobomo v roko propis zapisnika, kateri jo gotovo unicum v avstrijskih sodnijskih zadevah, in sodbo. Kakor za gotovo vemo, se hoče bukovez pritožiti, pa zraven tudi razkriti marsikaj iz življenja radoljškega. Konečno še nekaj : Žandarmi, kateri se tako radi vtikajo v lokalno policijo, so včasih res v čudnem nasprotju sami s seboj in svojo dolžnostjo. Tako na primer poštene domače fante, ako jih pozno zvečer dobodo na ulicah, naj bodo tudi šo tako mirni, kar naravnost insultirajo in spat gonijo, železniške delalce „barabe“ pa v miru puste, naj bi tudi celo noč tulili in razgrajali. Videli smo te varhe javne vrnosti strahljivo se tresti, ko je bilo treba nekega tacega kričača razorožiti - za kar jih je zadela od nazočih največa graja in grenko zasmehovanje.

Vir: Slovenski narod, 24. 11. 1870

K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn.

Eröffnung der Strecke Laibach-Tarvis.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiemit bekannt zu geben, daß die Strecke Laibach-Tarvis mit den Stationen Laibach, St. Vizmarje, Zwischenwässern, Laak, Krainburg, Podnart, Madmannsdorf-Lees, Zauerburg, Apling, Lengenfeld, Kronau, Matschach (Weissenfels) und Tarvis

am 14. December 1870

für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden wird.

Wien, December 1870.

Die Direction.

[18898-1]

Oglas otvoritve Rudolfove železnice, 1870
Vir: Wiener Zeitung

K. k. priv. Kronprinz-Rudolfbahn.

In der dritten ordentlichen Generalversammlung vom 16. December 1870 wurden nachfolgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die Generalversammlung genehmigt den Bericht des Verwaltungsrathes.
2. Die Generalversammlung genehmigt die Bilanz pro 31. December 1869 und erteilt der Verwaltung der k. k. priv. Rudolfsbahn das Absolutorium.
3. Jedem Actionär, sobald er sich durch den statutenmäßigen Erlag der Actien als solcher ausgewiesen hat, ist auf Verlangen der Geschäftsbericht nebst dem Rechnungsabschlusse, der Bilanz und dem Gutachten des Aufsichtsrathes auch schon 8 Tage vor der Generalversammlung zu behändigen, auch soll das Verzeichniß der Actionäre, welche ihr Stimmrecht bei der Generalversammlung angemeldet haben, jedem Actionär einen Tag vor der Generalversammlung behündigt werden.

Es wird der bestehende Aufsichtsrath wieder gewählt.

Wien, den 16. December 1870.

Der Verwaltungsrath.

(2955)

Oglas privatne družbe Kronprinz-Rudolfbahn o odprtju gorenjske železnice
Vir: Intelligentblatt für Laibacher Zeitung Nr. 293, 23. 12. 1870

Schöner Ausflug nach Podnart-Kropp

 **Bahn Laibach-Carvis!!**

Anempfehlung.

Der Unterzeichnete erlaubt sich, ein p. t. reisendes Publicum auf seine
Restauration am Bahnhof Podnart-Kropp,
 wo ausserordentlich kalte Speisen und Getränke zu den billigsten Preisen
 promptest servirt werden, aufmerksam zu machen mit dem Beifügen,
 daß in seinem knapp am Bahnhof gelegenen

Gasthof „pri Podnartoveu“

sowohl Dinets und Soupers, namentlich die schmackhaftesten Forellen,
 in großer Auswahl und billige Nachtquartiere zu haben sind, als auch
Fahrgelegenheiten nach Kropp, Steinbühl, Brezje, Kren-
 markt u. s. w. jederzeit bereit stehen und namentlich für Gesellschaften
 an Comfort und Billigkeit nichts zu wünschen übrig lassen.

Hochachtungsvoll
Johann Pogačnik,
 Restaurateur.

(2950--1)

Oglas restavracije na postaji Podnart-Kropa, 1870
 Vir: *Intelligentblatt fur Laibacher Zeitung* Nr. 293, 23. 12. 1870

 **Ljubljanska - trbiška železnica.**

Priporočilo.

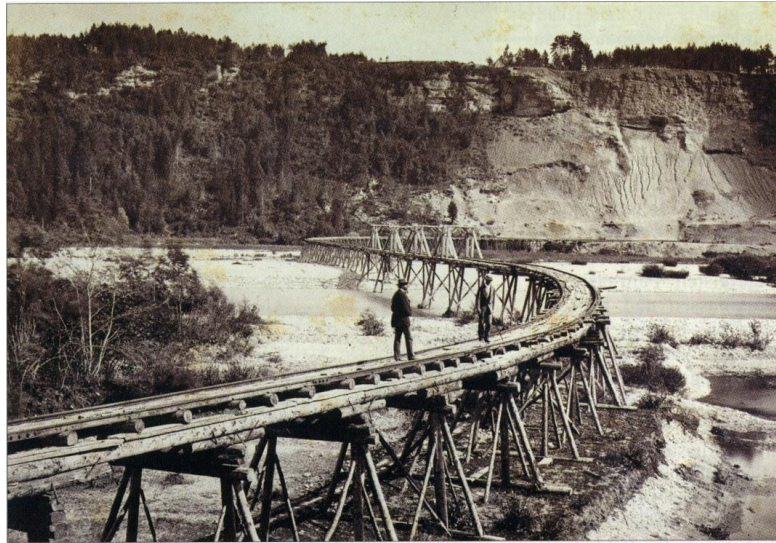
Okrepčevalnica (restavracija) Jan. Potočnika
 na postaji v
Podnartu-Kropa

se priporoča spoštovanemu občinstvu z mnogovrstnimi
 mrzlimi jedili in pijačami po prav nizki ceni.

Prav tako priporoča podpisani svojo gostilnico
 in prenočevališče tik kolodvora, „pri Pod-
 nartoveu“, s pristavkom, da se dobivajo pri njem
 tudi izvrstna kosila in večerje, posebno okusne p o-
 strve in vozovi na vse kraje, kakor: v Kroppo,
 Kamnogorico, na Brezje, v Tržič itd. zlasti za družbe
 po čuda nizki ceni in jako prostorni.

S spoštovanjem (2)
Janez Pogačnik, gostilničar.

Oglas Okrepčevalnice na postaji Podnart-Kropa, 1870
 Vir: *Slovenski narod*, 29. 12. 1870



Beim Bau der KRB-Trasse wurde bei Globoko eine Materialbahn über die Save zur Schottergrube gelegt. Sammlung L. Kuchar

Gradnja proge pri Globokem, 1870
Vir: Knjiga "Ein Verkehrsweg erschliesst die Alpen"



Große Erdbewegungen waren beim Bau des Radmannsdorfertunnel notwendig. Situation 1870. Sammlung L. Kuchar

Gradnja tunela Globoko pri Radovljici, 1870
Vir: Knjiga "Ein Verkehrsweg erschliesst die Alpen"



Žig c. kr. državne železnice – postaja Lesce, 1909
Vir: arhiv družina Olip

.....

Prvič objavljeno: 20. 08. 2011 (spletna stran Občine Radovljica)
Zadnjič dopolnjeno: 01. 12. 2014