

Razvoj železniškega omrežja na območju današnje Slovenije

Cestni promet in ceste so v 19. stoletju zaradi železnice močno izgubili na pomenu. Predvsem prevoz na daljše razdalje se je v celoti preselil na hitrejšo in, kar se potnikov tiče, tudi udobnejšo železnico. Leta 1818 je v Trstu pristal prvi parnik.

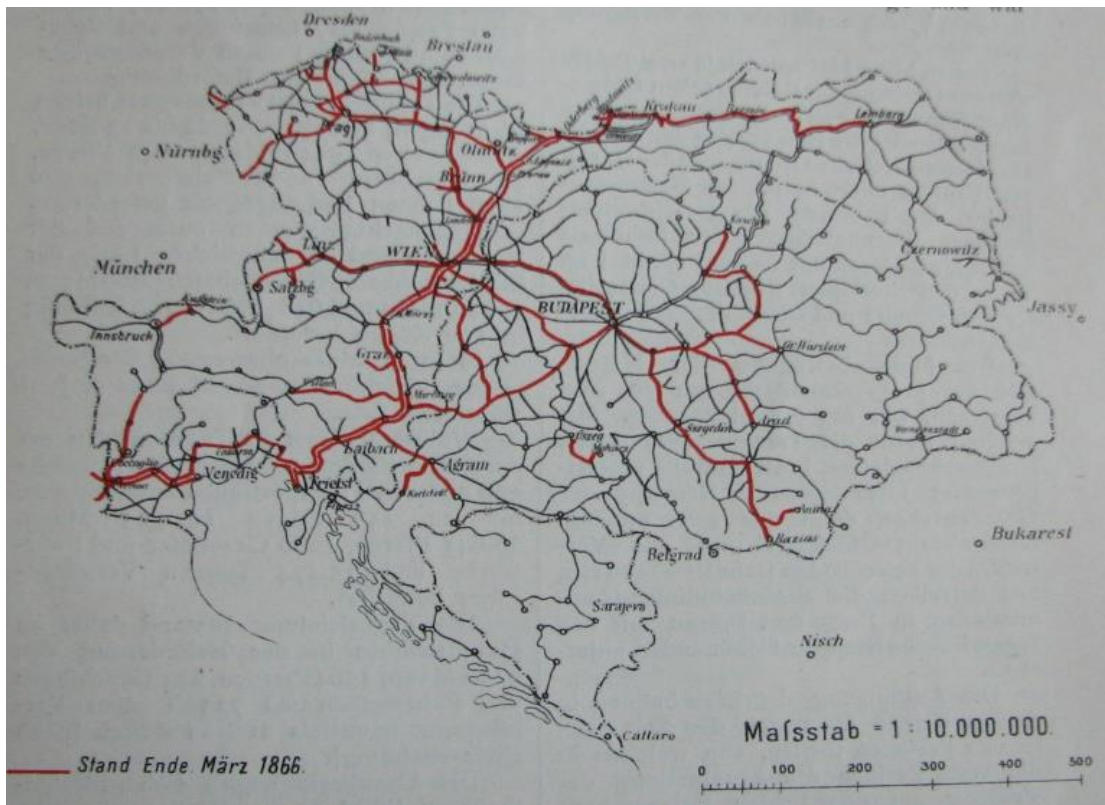
a) JUŽNA ŽELEZNICA 1841 - 1857

Južna železnica je 577,2 km dolga dvotirna železniška proga, ki je vozila iz Dunaja do Trta. Šla je mimo Maribora, Celja, Ljubljane in Sežane.

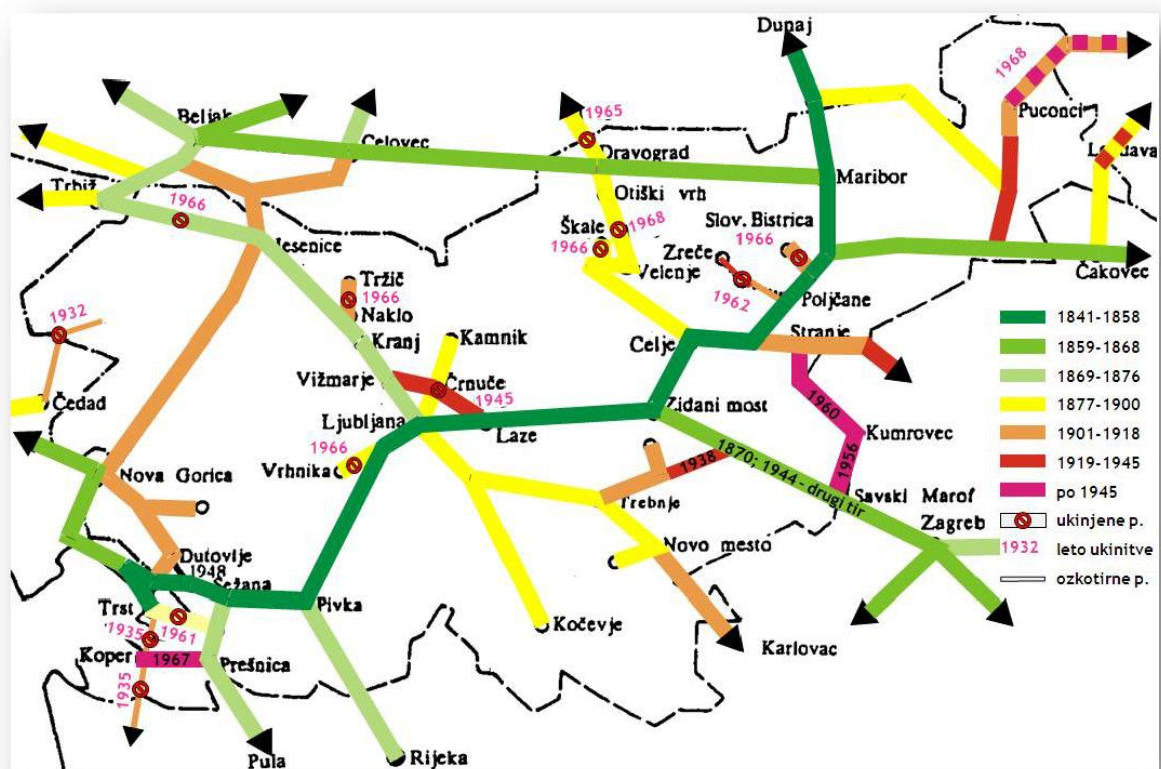
Proga Ljubljana-Trst je gradbenikom povzročala nemalo preglavic. Tire so položili čez Ljubljansko barje, čeprav takrat še niso imeli izkušenj z gradnjo železnic po takšnem močvirju. Borovniško dolino so premostili s 561 metrov dolgim in 38 metrov visokim viaduktom; pred stoletjem in pol je bil to najmogočnejši objekt na slovenskih tleh in eden najbolj značilnih na vsej južni železnici. V Postojnskih vratih so dosegli nadmorsko višino 603 metre, med Pivko in Divačo so izvrtali šest predorov.

Proga se je v glavnem izognila krajem ob tržaški cesti. Zato je kmalu potem, ko so začeli voziti vlaki proti morju, na Notranjskem in na Krasu propadlo prevoznništvo s konjsko vprego (furmanstvo) na dolge razdalje, z glavne ceste so izginile poštno kočije, brodarjev na Ljubljani je ostalo le še za vzorec.

Bolje se je godilo krajem ob železnici, saj so sčasoma tudi Slovenci dobili delo pri vlakih in na postajah. Trst se je v 19. stoletju uvrščal med največja pristanišča v Evropi. Zaradi turistov z vlakov se je močno povečal obisk Postojnske jame.



b) Naslednja pomembna proga speljana po našem ozemlju je bila Rudolfova proga, ki je povezala Češko preko srednje Avstrije do Južne železnice v Ljubljani (današnja gorenjska proga).



Razvoj slovenskega železniškega omrežja -

c) Po letu 1873 Avstrija si je zgradila povezavo s Pulo, kjer so vzpostavljali svoje pomembno vojaško pristanišče.

Do konca 19. stoletja je tako država dograjevala omrežje glavnih prog, proti koncu stoletja pa se je začela tudi gradnja navezovalnih lokalnih prog (mislinjska, kočevska, dolenska, kamniška, vrhniška, konjiška proga).

d) Od začetka dvajsetega stoletja do prve svetovne vojne se je nadaljevala gradnja dolenske proge.

Najpomembnejša proga tega obdobja je bila Bohinjska železnica s karavanško povezavo Jesenice-Beljak, dograjena leta 1906.



Slika 10: Znameniti Solkanski most na Bohinjski progi - železniški most z največjim kamnitim lokom na svetu - fotografija: (slovenia.info)

V tem obdobju nastane ozkotirna Porečanka (ali Poreška, tudi Parenzana) ki je povezovala Trst in Poreč in seveda vsa vmesna obalna mesta. Obratovala je med letoma 1902 in 1935. Piran je imel celo tramvajsko povezavo s to progo (Piran-Lucija).



Danes kolesarska pot