

1.01
Prejeto 15. 2. 2006

UDK 656.2:796.5(497.4)"18"

Andrej Studen *

Vpliv železnice na potovalno kulturo ter začetke turizma v 19. stoletju

IZVLEČEK

Železnica je v 19. stoletju prekinila monopol, ki ga je v prometu ljudi in blaga dolga leta imela pošta. Potovanja so se pocenila, postala udobnejša in hitrejša ter vsakdanja in dostopnejša tudi preprostim ljudem, ki so prej v glavnem potovali peš. S postopno izgradnjo železniškega omrežja so vlaki postali prevladujoče prevozno sredstvo za potovanja po kopnem. Z železnico se je spremenilo tudi doživljanje potovanja. Železnica je prispevala tudi k postopnemu razcvetu turizma, ki je bil pred pred dobo železnice omejen samo na zelo majhen krog premožnejših oseb. Z neprestano širitvijo železniškega omrežja so bile povezave s turističnimi kraji vedno bolj ugodne, potovanja pa hitrejša in cenejša.

Ključne besede: 19. stoletje, železnica, potovanja, turizem, bralna kultura, turistični vodniki.

ABSTRACT

THE INFLUENCE OF RAILWAYS ON THE CULTURE OF TRAVEL AND THE BEGINNINGS OF TOURISM IN THE NINETEENTH CENTURY

In the nineteenth century the railways put an end to the monopoly of passenger and goods transport that had been held by the Post Office for many years. Travelling became cheaper, more comfortable, faster, commonplace and accessible to the general populace which had hitherto travelled on foot. With the gradual construction of the railway network, trains became the prevailing means of land transport. Railways changed the travelling experience. Railways also contributed to the gradual bloom of tourism which, before the advent of the railway era, had been limited to a very small circle of the affluent. A constant expansion of the railway network made tourist destinations ever more accessible and journeys faster and cheaper.

Key words: Nineteenth century, railways, travelling, tourism, reading culture, tourist guides

* Dr., višji znanstveni sodelavec, Inštitut za novejšo zgodovino, SI-1000 Ljubljana, Kongresni trg 1; e-mail: andrej.studen@inz.si

Dolgo 19. stoletje kot stoletje meščanstva, gibanja, napredka in čudežev je prineslo tudi korenite spremembe na področju potovalne kulture. Pred prihodom železnice so popotniki pešačili, jezdili ali potovali s poštno kočijo. Le-ta je bila do srede 19. stoletja najobičajnejše prometno sredstvo. Omogočila je premagovanje velikih razdalj. Že v 18. stoletju, ko so bili izpolnjeni tehnični pogoji za boljše vzmetenje kočij, so s poštno kočijo lahko potovali tudi starejši ljudje, ženske in otroci. Potovanje s poštno kočijo pa vsekakor ni bila preprosta zadeva, saj ni bilo poceni, zanj pa so bile potrebne posebne potne listine, ki so dovoljevale prehod bodisi prek deželnih bodisi prek državnih meja. Potne listine so popotnikom povzročale kar precej sitnosti. Kdor je potoval s poštno kočijo, je moral spoštovati tudi posebne predpise, npr. glede prtljage. Ceste so bile bolj ali manj slabo vzdrževane. Pogoste so bile tudi pritožbe o neredu na cestah. Potniki so morali na poti večkrat izstopati ob težjih prehodih in slabše grajenih mostovih, neredko tudi ob srečanju dveh vozov, pri čemer je pogosto prihajalo do nesreč. Včasih se je precej neudobno potovanje s poštno kočijo po luknjasti cesti z vsemi njenimi nevarnostmi sprevrglo v pravo, najpogosteje nezaželeno pustolovščino. Polomljene ojnice in kolesa, ponesrečeni konji in prevrnjene kočije so še v času romantičnega bidermajerja pripadali potovalnemu vsakdanjiku. Na potnike so vseskozi prežali nadležni berači, grozili pa so jim tudi napadi cestnih razbojnikov.¹

Ker je bilo potovanje s poštno kočijo precej drago, je bilo rezervirano predvsem za tiste popotnike, ki jim tudi drugače ni bilo treba skopariti z denarjem. Naslednja slabost poštne kočije je bila, da so lahko sprejele le majhno, omejeno število potnikov. Poleg tega niso vozile dovolj pogosto, tako da o kakršnemkoli množičnem prevozu potnikov ne moremo govoriti. V drugi polovici 18. stoletja se je poštna kočija na poti iz Trsta proti Dunaju ali z Dunaja proti Trstu ustavljala v Ljubljani enkrat tedensko.² Potem ko so po koncu Ilirskih provinc (1813) v naših krajih obnovili potovanja s poštno kočijo, je ta "potovala od Trsta do Ljubljane ob petkih, od Ljubljane proti Dunaju vsako soboto in od Ljubljane do Trsta vsako sredo. Ta vozni red, ki je bil postavljen v dobro trgovine in občinstva, so še dopolnili z vožnjo od Trsta do Ljubljane vsak četrtek, od Ljubljane do Dunaja vsak petek, od Ljubljane do Trsta vsak ponedeljek. 22. januarja 1814 je bila uvedena poštna povezava med Ljubljano in Celovcem in naprej do Spittala in Salzburga, ki se je navezala na zvezo proti Trstu."³

Šele železnica je prekinila monopol, ki ga je v prometu ljudi in blaga dolga leta imela pošta. Potovanja so se pocenila, postala udobnejša in hitrejša ter vsakdanja in dostopnejša tudi preprostim ljudem, ki so prej v glavnem potovali peš.

Pri potovanju z železnico ali parnikom je bilo precej manjše tudi nadzorstvo nad potnimi listinami kot pri potovanju s poštno kočijo. "Potniki so se legitimirali z

¹ Prim. Eva Holz: Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju. Ljubljana 1994, (dalje Holz, Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju) str. 143-150; ista, Ljudje in cesta : razmere od Marije Terezije do leta 1848. V: Pot na grmado, Historični seminar, Ljubljana 1994, str. 139; Peter Vodopivec: Evropa v drugi polovici 18. stoletja. V: Mozart - kdo je to. Ljubljana 1989, (dalje Vodopivec, Evropa v drugi polovici 18. stoletja) str. 10; Andrej Studen: K zgodovini potovanj in o začetkih turizma pred prvo svetovno vojno. V: To in ono o meščanstvu v provinci, Celje 1995, (Studen, K zgodovini potovanj) str. 71; Ursula Becher: Geschichte des modernen Lebensstils. München 1990, (dalje Becher, Geschichte des modernen Lebensstils) str. 207-208.

² Vodopivec, Evropa v drugi polovici 18. stoletja, str. 10.

³ Holz, Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju, str. 147.

zelo različnimi listinami, ki pa niso bile žigosane. Zato je dvorna pisarna izdala dekret, da mora železniška direkcija poskrbeti tudi za potne listine, ki so za železnico veljavne le tri dni. Potovanje, ki je bilo daljše kot tri dni, je bilo dovoljeno le osebam, ki so imele pravilno žigosane potne listine.⁴ Leta 1857 je bilo potovanje ljudi po cesarstvu precej olajšano, sitnih pregledov na deželnih mejah, kjer si moral prej pokazati potni list, je bilo konec. Za potovanje po cesarstvu si odslej potreboval le še osebno izkaznico (Legitimationskarte), ki so jo smela izdajati okrajna glavarstva, veljala pa je eno leto. V njej so morali biti ime in priimek potnika, poklic, stalno bivališče in starost lastnika. Za potovanje v tujino pa je bil potreben potni list, ki je veljal največ tri leta.⁵ "Ko je bil leta 1860 sprejet nov obrtni zakon, so se spremenile tudi odredbe, ki so do tedaj urejale potovalne knjižice. Od marca 1860 so bile v monarhiji v veljavi nove delavske knjižice, ki so veljale tudi kot potni in osebni dokument."⁶

Bralci časopisja so se lahko že veliko pred prihodom prvega vlaka na Slovensko seznanili z vtisi vožnje z železnico, ki so si bili na moč nasprotujoči. Brali so lahko o na moč grozljivi vožnji skozi predor med Leedsom in Selbyjem v Angliji,⁷ ali pa nadvse navdušujoč opis vožnje z vlakom v Belgiji, zlasti o srečanju z nasproti vozečim vlakom na poti iz Antwerpna proti Bruslju. Občudovali so zlasti hitrost vlaka, ki je bil podoben "drveči podivjani vojski". Vtis hitrosti novega prevoznega sredstva, ki je švigalo kot veter skozi pokrajino, je bil za tiste čase vrtoglav, skorajda omamljajoč. S srečanjem dveh nasproti drvečih vlakov pa se je ta vtis navidezno še podvojil. "Pri tem oba vlaka tako sopihata, da se komaj ubranimo misli, da pred nami sopiha živo bitje - vse je tako, kot da bi pošasten konj v toptajoči vihravosti pihal skozi nozdrvi."⁸

Se z večjim navdušenjem je leta 1843 v Carnioli svojo prvo vožnjo z vlakom opisal neki Heinrich iz Ljubljane, ki je lokomotivo poimenoval kar "železni slon". Pohvalil je železniške naprave, češ da jim ne manjka udobja in da z njimi ravnajo v vseh ozirih po strogih pravilih. "Vagoni za sprejem potnikov vsakokrat stojijo na tranzitni točki pokrite proge železniške postaje, kjer potniki vstopajo. Po štirih ali petih železih stopnicah se povzpnejo v vagone, ki so razdeljeni na tri razrede. Notranja oprema vagonov prvih dveh razredov, lahko rečemo, pretirano elegantna. Opremljeni so z rdečimi oblazinjenimi sedeži, stenski naslanjali in velikimi ogledali. Cena vožnje znaša 5 gld, 3 gld in 1 gld 30 kr. Zadnja cena velja za vagone 3. razreda, ki se od tistih prvih dveh razredov razlikujejo po tem, da potniki v njih namesto na oblazinjenih sedežih sedijo na lesenih klopeh in da v njih ni ne ogledal in tudi druge luksuzne opreme. Vagoni tretjega razreda pa so zato vedno najbolj obiskani, medtem ko so tisti prvega razreda pogosto popolnoma prazni. V vagonu tretjega razreda izgleda kot v parterju gledališča: kavalirji, kmetje, ženske s košarami, ki gredo na trg, dame s pajčolani; vse pomešano sedi na klopeh, ki se nahajajo na obeh straneh. Nekateri se med njimi, kadar vagon ni prepoln, sprehajajo

⁴ Prav tam, str. 146.

⁵ Novice, 25. 2. 1857; Josip (Jožef) Apih: Naš cesar : spomenica ob petdesetletnici njegove vlade. Celovec 1898, (dalje Apih, Naš cesar) str. 65; Nataša Budna Kodrič: Popotništvo in popotniki v Ljubljani od 16. do 19. stoletja. V: Kronika, 2002, št. 3, (dalje Budna Kodrič, Popotništvo in popotniki v Ljubljani) str. 263-264.

⁶ Holz, Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju, str. 150.

⁷ Illyrisches Blatt, 23. 1. 1836, Tunnels bei Eisenbahnen,

⁸ Illyrisches Blatt, 21. 10. 1837, Die Eisenbahnen in Belgien.

gor in dol. Krepak udarec po velikem zvonu na železniški postaji je znak za vstop v vagon. Ko so bili vsi potniki v vagonih, je sprevodnik, ki je stal zunaj, zatrobil v rog, se zavihtel na eno stran /železnega/ slona, ki je začel kašljati ter sikati in vlak je speljal. Pri tem nisi občutil nikakršnih treslajev, samo trušč in vidno izginjanje predmetov so spomnili na to, da se pomikamo naprej. Hitrost je bila sprva zmerna, toda vedno bolj je naraščala; sprva sem skušal prešteti pred mano ležeča polja, kar pa kmalu, ker je hitrost vedno bolj naraščala, ni bilo več mogoče."⁹

Še pred prihodom železnice do Celja (1846) in Ljubljane (1849) so se lahko z vožnjo po železni cesti seznanili tudi drugi. Čeprav je bil na začetku povsem v ospredju tovorni železniški promet, se je tudi potniški promet hitro razvijal. V mestih ob Južni železnici je bilo opaziti vedno več tujcev, pa tudi domačini so se kaj hitro navadili na "luka matijo". Že prvo nedeljo po odprtju proge so se ljubljanski meščani z vlakom odpravili na izlete do bližnjih krajev ob progi.¹⁰ Večina jih je bila navdušena nad novim prevoznim sredstvom, ki je brez odvečnega tresenja dirjal s "hitrostjo ptice", nekateri pa so bili ob prvi vožnji z vlakom tako šokirani, da se niso hoteli peljati z njim nikoli več v življenju.

Takšen je bil očitno ljubljanski gimnazijski profesor Karl Melzer, ki se je - kot v spominih navaja Fran Šuklje - z vlakom peljal le enkrat - in še to le od Ljubljane do Zaloga. Tudi njega je v tistih jesenskih dneh 1849 radovednost gnala na ljubljanski kolodvor. Kupil si je vozovnico in se v velikem pričakovanju udobno namestil na oblazinjene sedeže, toda ko se je vlak začel premikati, je začel ves obupan kričati: "Ustaviti, ustaviti!" "Seveda se ni nihče oziral na njegove proteste in moral je vzdržati do Zaloga. Tam je razburjen izstopil in je potem peš krenil do Ljubljane, kajti nobena moč na svetu ga ne bi več spravila nazaj v ta preklicani železniški voz!"¹¹

Toda ljudi, kakršen je bil ljubljanski profesor Melzer, je bilo iz meseca v mesec manj. Ko je na začetku marca 1850 neki pridigar v ljubljanski frančiškanski cerkvi železnico poimenoval "hudičevo delo" (enako pač, kot nekaj let prej papež Gregor XVI.), je bila razburjena cela Ljubljana. Novice so njegovo pridigo pikro komentirale: "Če se je pridigar v pravični jezi razsrdil čez nakladanje blaga ob nedeljah in praznikih, bi se ne bi smel tako daleč spozabiti, da je celo napravo 'hudičevo delo' imenoval."¹²

Strahu pred "hudičevim konjem" pa se je kmalu otreslo tudi kmečko prebivalstvo, kajti že kmalu po odprtju proge do Ljubljane so Novice z zadovoljstvom ugotavljale, da se tudi kmetom "vožnja dopade" in da jih je mnogo videti v vlakih.

Bolj kot se je uveljavljala meščanska družba s svojimi dosežki in standardi, bolj je bila pomembna tudi hitrost prometa. Odslej je nekaj veljala samo še hitra in neproblematična vožnja med vstopno in zaželeno izstopno postajo. Že pred prihodom železnice so se, kot omenjeno, v prometu uveljavile hitre poštno kočije, ki so bile bolje opremljene, potovalni čas se je zmanjšal, nadzorovali pa so tudi točnost. Toda vtis o potovalni hitrosti se je poglobil šele z izgradnjo železnic, v času, ko so vlaki postali prevladujoče prevozno sredstvo za potovanja po kopnem.¹³

9 Carniola, 27. 3. 1843, Eine Reise von Laibach nach Wien.

10 Novice, 26. 9. 1849.

11 Fran Šuklje: Iz mojih spominov. I. Ljubljana 1926, str. 15.

12 Novice, 13. 3. 1850.

13 Prim. Becher, Geschichte des modernen Lebensstils, str. 208-209.

Potovanje v neko z železnico dosegljivo okolje v predstavah 19. stoletja ni bilo videti dosti drugačno kot obisk gledališča. Nakup železniške vozovnice je pomenil isto kot nabava vstopnice za gledališče. Pokrajina, ki jo priporočajo takratni potovalni priročniki in katere ogled si je takratni izletnik pridobil z nakupom vozovnice, je postala predstava. Pripadala je železniški progi, kot je oder pripadal gledališču.¹⁴

Za potovanja konca 18. in začetka 19. stoletja je značilna nepretrgana vrsta vtisov, ki kažejo izredno intenzivno doživljanje prostora. Popotniki ne popisujejo samo pokrajine ter mest in vasi na svoji poti, temveč se večkrat do najmanjših detajlov dotikajo tudi drugih plati vsakdanjega življenja. Intenzivnost potovanja, ki je svoj kulturni višek dosegla ravno v omenjenem času in za sabo zapustila trajen spomenik v potovalnih romanih kot posebnem literarnem žanru, se je s prihodom železnice končala. "Hitrost in matematična premočrtnost, s katero železnica šviga skozi pokrajino, uničujeta notranje razmerje med popotnikom in prepotovanim prostorom. Prostor pokrajine je postal geografski prostor. /.../ Moderna oblika potovanja, v okviru katerega je vmesni prostor tako rekoč preskočen, prevožen ali celo prespan, poudarjeno jasno oblikuje sistematično zaprt in konstruktiven značaj geografskega prostora, v katerem živimo kot ljudje. Pred izumom železnice se je za popotnike geografska povezanost razvijala iz menjavanja pokrajin. Železniški potnik pa prispe samo še iz kraja v kraj. Zjutraj se lahko npr. povzpne na vlak, na katerem (torej tako rekoč "nikjer") se nato nahajamo 12 ur, zvečer pa izstopimo v Parizu. Pri stari obliki potovanja je bil odnos med pokrajino in geografijo torej bolj skladen."¹⁵

Skoraj vsi zgodnji opisi potovanja z železnico poročajo o pokrajini, ki beži mimo. Opozarjajo na težavo, da razen grobih obrisov v prepotovani pokrajini še komaj kaj prepoznamo. Zaradi povečane hitrosti so nekateri potovanje z vlakom doživljali kot obremenitev. Temeljna izkušnja je bilo razočaranje nad tem, da se predmeti zaradi hitrosti izmikajo pogledu, čeprav jih ta hoče zajeti.¹⁶

Medtem ko so se nekaterim nostalgikom zdela potovanja z železnico povsem apatična (še vedno so prisegali na "predindustrijska" potovanja s kočijo ali na potovanja peš, ki so bila izredno modna na prelomu 18. in 19. stoletja), so bili nekateri nad t.i. "panoramskim potovanjem" z vlakom bolj navdušeni. Moderni promet z železnico na prvem mestu je ustvaril novo doživljanje, t.i. "panoramizacijo sveta".¹⁷ Železnica je ustvarila nov empiričen svet samih dežel in morja v panoramo. "Izostreno predindustrijsko doživljanje se tu dobesedno porazgubi, saj se zaradi hitrosti bližnji objekti razpršijo. To pomeni konec ospredja, tiste dimenzije prostora, ki je določala bistveno doživljanje predindustrijskega potovanja."¹⁸

Z vidika zgodovine doživetja je bila potnikom na Južni železnici, ki so stopili na vlak npr. z Mandlovim vodičem v roki (izšel je leta 1856), ponujena nova potovalna izkušnja.¹⁹ Detajlni opisi železniške proge od Dunaja do Trsta so obogateni z

¹⁴ Prim. Wolfgang Schivelbusch: *Geschichte der Eisenbahnreise : Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.* Frankfurt am Main 1989, str. 40.

¹⁵ Prav tam, str. 52.

¹⁶ Janez Cvirn, Andrej Studen: "Ko vihar dirjajo hlaponi" : k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Ljubljana 2001, (dalje Cvirn, Studen, "Ko vihar dirjajo hlaponi") str. 43.

¹⁷ Panorama v tem primeru pomeni zabrisano sliko, ki jo privzema videz širokega horizonta.

¹⁸ Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, str. 61.

¹⁹ A. Mandl: *Die Staatsbahn von Wien bis Triest. Triest 1856.* Podobno tudi: *Zur Erinnerung an die Eröffnung der Staats - Eisenbahn von Laibach bis Triest unter den Allerhöchsten Auspicien Seiner*

ilustracijami. Potniki so tako postali gledalci lastne vožnje. S pomočjo opisov in ilustracij mostov, predorov in pokrajine so lahko natančno rekonstruirali vožnjo in utrdili svoje bežne impresije o pokrajini, po kateri so potovali. Mandl "pri pisanju in opremljanju svojega dela ni spregledal dejstva, da vožnja z vlakom zaradi hitrega tempa premagovanja razdalj spreminja dotedanjo percepcijo časa in prostora, in da je treba potniku, ki je doživljal prekinitev tradicionalne kontinuitete med časom in prostorom, povrniti občutek za realnost. Dezorientacijo in neprijetna občutja v potnikih nista povzročala samo hitrost novega prevoznega sredstva in strah pred iztirjenjem, temveč tudi obširna pokrajina, ki se je razprostrla pred njihovimi očmi."²⁰

Z železnico je sicer izginilo pomembno prostorsko okolje ospredja, toda istočasno je na njegovo mesto stopilo novo področje, ki ga prej ni bilo. Značilnost potovanja z železnico je postalo branje. "Izpuhtevanje resničnosti in njeno ponovno vstajenje kot panorame se kaže kot predpostavka zato, da se pogled povsem emancipira od prepotovane pokrajine ter se poda v imaginarno nadomestno pokrajino, v literaturo."²¹

Že sama ideja, da se na vlakcu lahko bere, je stara toliko kot železnica. Že na začetku tridesetih let 19. stoletja poročajo, da potovanje z vlakom poteka tako mirno in brez tresljajev, da lahko popotnik popolnoma udobno prebira svoj časopis. Poročajo o vrtoglavih hitrostih, ob katerih brezbarvni in komajda prepoznavni zunanji predmeti švigajo mimo oči, hkrati pa dodajajo, "da je pri tem gibanje takšnega vlaka tako lahkotno, nežno in udobno, da lahko pri tem popolnoma mirno beremo ali celo pišemo."²² Monotonija in dolgočasje potovanja z vlakom, o katerih so poročali kasneje, ko se je prvotno navdušenje poleglo in so bili vlaki že nekaj skorajda povsem samoumevnega, sta še dodaten argument za uveljavitev bralne kulture na potovanjih z vlakom.

Bralci so bili seveda skoraj izključno iz vrst meščanstva. Le zanje je značilno branje na potovanjih z vlakom. Nižji sloji, ki so se vozili z vlakom, niso brali. Pa ne samo zato, ker si tega niso mogli privoščiti, temveč tudi zaradi razlike v načinu potovanja. Vagoni tretjega in četrtega razreda namreč niso bili razdeljeni na kupeje. Za preproste in obsežne vagoni tretjega in četrtega razreda, v katere so bili natakčeni "proletarski" potniki, je značilna neprestana medsebojna komunikacija, komunikacija, ki je v kupejih prvega in drugega razreda, v katerih so se udobno vozili meščani, dokončno preminula vsaj konec 19. stoletja.²³

V predindustrijski dobi so se samo redki vedoželjni posamezniki zanimali za naravne in umetnostne znamenitosti ali celo za oddih in bolj zdravo okolje. "Toda turizem pred dobo železnice lahko omejimo samo na zelo majhen krog premožnejših oseb: na izobraževalna potovanja in plemiške kavalirske izlete in na od konca 18. stoletja vedno bolj priljubljena zdraviliška in kopalniška zdravljenja."²⁴

k. k. Apost. Majestät des Kaisers. Wien 1857; Lloyd's Illustrierte Reisebibliothek von Wien nach Triest. Wien 1858.

²⁰ Marta Verginella: Prihod vlaka v Trst. V: Zgodovina za vse, 1997, št. 2, str. 61-62.

²¹ Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise, str. 62.

²² Prav tam.

²³ Prav tam. Primerjaj tudi Becher, Geschichte des modernen Lebensstils, str. 212.

²⁴ Roman Sandgruber: Ökonomie und Politik : Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. V: Österreichische Geschichte, Hg. von Herwig Wolfram, Wien 1995, str. 283.

Večina potniškega železniškega prometa je bila v začetnem času namenjena vožnjam za zabavo in izletom. V življenje prebivalcev mest je v času industrijske revolucije in vzpona novega meščanstva vdrl nemir in pospešen ritem. Da bi se izognili hektiki mestnega vsakdanjika, so izkoristili nove možnosti za polno in veselo uživanje življenja. "Izleti na podeželje, najprej peš ali v najetem vozu, potem z vlakom, kasneje pa s kolesom ali celo avtomobilom, so postali velika pridobitev 19. stoletja, čeprav je bila večina izmed njih samo ovinek v gostilno."²⁵ Nikakršno naključje torej ni, da je znani kranjski popotnik dr. Heinrich Costa leta 1845 v znamenitih Bleiweisovih Novicah milo pozval krčmarje, naj bodo do popotnikov "priljudni in postrežni". Dr. Costa med drugim piše: "Z težkim sercam pa moramo reči, de slišimo popotnike prav pogostoma z besedo in v pisanju tožiti, de so kerčme še clo po velikih cestah večidel slabe, premalo snažne in de niso kerčmarji prijazni, priljudni in postrežni, kakor bi imeli biti. Ta hudi razsodnik ne zadene sploh vsih kerčmarjev po deželi, najdemo semtertje tudi marsiktere vse hvale vredne kerčme, ampak le tiste nemarneže, kateri so srovi in zarobljeni, in bolj za pastirje, ko za postrežbo ljudi vstvarjeni".²⁶

Tudi po prihodu Južne železnice v Ljubljano septembra 1849 so Novice poročale, da železnica vsak dan prepelje veliko ljudi. "Cena je nizka in lukamatija je šembrano živ konj", pravijo. "V nedeljo se je samo za kratek čas več sto Ljubljančanov po železnici peljalo, ki so se na mnogih postajah (štacijonih) po deželi razkropili in veseli dan vživali. Kerčmarji bojo po vsih teh krajih zdej dobro stali, posebno pa tisti, od katerih se bo zvedilo, de gostove z dobro robo prijazno postrežejo in ki imajo čedne gostivnice. Marsikateri, ki bo v tem druge prekosal, zna o malo letih obogateti."²⁷

Potem ko je Južna železnica dosegla Trst (1857), so postale prava uspešnica in atrakcija takratnih izletnikov tudi vožnje za zabavo na progi med Ljubljano in Trstom. Medtem ko je bila npr. za množice dunajskih izletnikov neizmerno privlačna zlasti vožnja čez Semmering,²⁸ je bila npr. za Ljubljančane ali Tržačane priljubljen izletniški cilj Postojna s Postojnsko jamo, ki je slovela po svojih podzemskih lepotah in človeški ribici. V Postojno so poleg rednih vlakov vozili tudi posebni vlaki za zabavo (Vergnügungszüge).²⁹ Lepote podzemnega kraškega sveta so slovele že v predmarčni dobi in so v Postojno privabliale vedno več obiskovalcev iz domovine in tujine. Od leta 1825 so vsako leto na binkoštni ponedeljek v Postojni priredili posebno jamsko slavlje s plesom, ki je bilo vedno dobro obiskano. Po dograditvi Južne železnice pa je obisk Postojnske jame rasel s poudvojeno hitrostjo.

²⁵ Prav tam, str. 284.

²⁶ Novice, 2. 7. 1845.

²⁷ Novice, 26. 9. 1849.

²⁸ Proga čez Semmering (za promet so jo odprli 1854) je bila namreč izredno zahteven gradbeni podvig, ki je vzbujal tudi radovednost. S svojim gledališkim učinkom je privabljala izletnike, ki so jo dolgo časa doživljali kot nekaj povsem novega in posebnega. Dolga leta so bili t.i. "razgledni ali panoramski vlaki" množična atrakcija za občinstvo. Vodiči so potnikom priporočali najboljše razgledne točke. Roman Sandgruber: *Wir fahren mit der Eisenbahn*. V: *Beiträge zur historischen Sozialkunde*, Wien, 17. Jg., Nr. 2, 1887, str. 44.

²⁹ Prim.: Roman Savnik: *Iz zgodovine Postojnske jame*. V: *Kronika*, 1960, št. 2, (dalje Savnik, *Iz zgodovine Postojnske jame*) str. 104-105; Mojca Šorn: *Način preživljanja prostega časa meščanov Dunaja in Ljubljane*. V: *Razvoj turizma v Sloveniji* : zbornik referatov / 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev, Bled 1996, str. 120.

Vpliv nove železniške proge na rast števila obiskovalcev Postojnske jame se je pokazal že leta 1858, ko je bilo v jami 4188 obiskovalcev, kar je bilo kar 60% več kot leto poprej. Čeprav so izletniški vlaki iz Ljubljane in Trsta vozili v Postojno tudi v naslednjih letih, je bil obisk manj zadovoljiv. Leta 1859 je bil zaradi vojne v Italiji sploh slab, leta 1860 je bilo v jami 2408 ljudi, leta 1861 pa samo 2096. Da bi postojnski turizem ponovno postal živahnejši, je finančno ministrstvo na Dunaju sklenilo, da bodo imeli obiskovalci jame v času glavne turistične sezone od binkošti do konca septembra, ki se bodo na ogled pripeljali z izletniškimi vlaki, kar 80% popust pri nakupu vstopnice. Na binkoštni ponedeljek so morali torej namesto 1 goldinarja plačati samo 20 krajcarjev, druge dni pa namesto 70 le 14 krajcarjev. Posledice teh izrednih ugodnosti ob sodelovanju z Južno železnico so se hitro pokazale. Že leta 1863 je imela Postojnska jama rekorden obisk. Samo na binkoštnem slavlju je bilo 1692 gostov, od teh kar 500 Dunajčanov, ki so prispeli s posebnim vlakom. Skupaj z drugimi organiziranimi skupinskimi izleti in ostalimi obiskovalci je leta 1863 Postojnsko jamo obiskalo skorajda 8000 ljudi.³⁰

Reklamna vabila na postojnsko binkoštno prireditev in na obisk jame so se v šestdesetih letih poleg v ljubljanskih, dunajskih ali graških, pojavljala tudi v zagrebških in budimpeštanskih časnikih. Po večjih avstrijskih kolodvorih in v mnogih železniških vozovih so namestili tudi reklamne plakate o znameniti Postojnski jami. Jamska uprava se je z Južno železnico dogovorila, da si bosta primerno delili dobiček od vsakega gosta, ki bo prišel v Postojno z izletniškim vlakom.

Ker se je izkazalo, da izredni popusti ob obisku Postojnske jame z izletniškimi vlaki ne prinašajo nobenega dobička, so jih ukinili. Izletniki, ki so prišli na ogled jame z vlakom za zabavo, so morali za vstopnico na binkoštni ponedeljek odslej odšteti običajni goldinar, druge dni v sezoni pa namesto 70 le 40 krajcarjev. Ta ukrep, ki ga je narekovala zlasti skrb za ohranitev vseh lepot Postojnske jame, je obisk sicer nekoliko zavrl in v naslednjih dvajsetih letih je znašal letno 4000 do 6000 ljudi.³¹ Rekordni obisk jame iz leta 1863 je bil prvič presežen šele leta 1897.³²

Sloves postojnskega podzemskega paradiža so seveda ves čas utrjevale razne izboljšave, med drugim tudi moderna električna razsvetljava iz leta 1884, ki jo na ves glas opeva npr. reklama za vlake za zabavo na velikonočne praznike leta 1885. Ponujala je več kot polovične cene za vožnjo iz Ljubljane na Dunaj, potem do Trsta, Reke in Benetk, na poti proti Trstu pa še obisk svetovnoznane Postojnske jame.³³ Tudi turistični vodiči po železnici s konca 19. stoletja so oznanjali, da Postojnska jama naredi "močan vtis na občutja in duha prijateljev narave".³⁴ Naval turistov je postajal vedno bolj množičen. Poleg petičnejših in zahtevnejših meščanov so jamo pred prvo svetovno vojno obiskovali tudi tržaški delavci. Te manj premožne goste, ki jih je na začetku 20. stoletja na obisk pod ugodnimi pogoji pripeljala Južna železnica, so seveda domači gostilničarji pričakali z nadvse previsokimi cenami jedi in pijač in ne gre se čuditi, da je socialdemokratski časopis

³⁰ Savnik, Iz zgodovine Postojnske jame, str. 104.

³¹ Izjema je bilo le leto 1866, ko je v času vojnega spopada s Prusi in Italijani jamo obiskalo komaj 997 oseb.

³² Savnik, Iz zgodovine Postojnske jame, str. 105.

³³ Laibacher Zeitung, 28. 3. 1885.

³⁴ Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn, Hrsg. von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Wien / Brünn / Leipzig 1899, str. 112.

tržaških in primorskih delavcev Rdeči prapor v jezi poročal, da je "takšno odeduštvo škandal".³⁵

Nedeljske izletnike 19. stoletja pa ni vedno gnala na pot samo želja po sprostitvi, uživanju in zabavi. Včasih jih je na pot spodbodla tudi naravna nesreča, ki je v naših prednikih vzbudila živo zanimanje in radovednost. Ko se je namreč razvedelo, da se je 15. januarja 1877 ponoči pri Zidanem mostu utrgal ogromen zemeljski plaz, ki je pod sabo pokopal 14 ljudi, 6 poslopij in mnogo živine, so se takoj začeli zbirati firbci v jate. Žalostna dogodba je postala senzacija, ki si jo je treba ogledati. Že prvo nedeljo po nesreči, 21. januarja 1877, je prišlo "več kot 1000 radovednih gledalcev od daleč in blizu gledat sledove te strašne katastrofe". Tudi številni Ljubljancani so si dodobra napasli oči in ko so se po ogledu nesrečnega kraja vračali z vlakom v Ljubljano, so poročevalcu Slovenca pravili, da je pogled naravnost grozen.³⁶

Poleg krajših izletov z vlakom pa so sčasoma postala nekaj povsem običajnega tudi daljša potovanja. Med premožnim meščanstvom so bila še vedno v modi izobraževalna potovanja, posamezniki pa so se spuščali tudi v razne avanture. Sončna Italija s čudovitimi Benetkami in slavno antično preteklostjo ter mikavno skrivnostni Orient sta bila priljubljena cilja popotnikov že pred prihodom železnic. V času sopihajočih hlaponov pa so se v železen repertoar petičnejših imenitnikov uvrstila tudi daljša krožna potovanja. Na tako potovanje se je leta 1879 z družino odpravil npr. ravnatelj idrijskega rudnika živega srebra Marko Vincenc Lipold. Zapiski v Lipoldovem dnevniku spremljajo potovanje prek Tirolske, Salzburga, Štajerske in Koroške nazaj v Idrijo. Potovanje je trajalo od 8. avgusta do 12. septembra 1879, zanj pa so porabili 393,58 gld.³⁷

Za daljša krožna potovanja so se radi odločali tudi premožni mladoporočenci. V Zgodovinskem arhivu Celje se je npr. ohranila zbirka risb, ki ilustrirajo krožno poročno potovanje zakoncev Allers leta 1896 po Italiji.³⁸ Iz zadnjega desetletja 19. stoletja pa sta npr. znana tudi dva potopisa po balkanskih deželah. Dr. Josip Marinko je opisal svoje potovanje iz Novega mesta v Bosno, pesnik Anton Aškerc, ki je sploh veliko potoval, pa svoje potovanje v Istanbul.³⁹

Bralno kulturo meščanskih potnikov, ki jo je vzpodbudila železnica, pa je na t. i. "Orient železniški prog", ki so jo slovesno odprli za promet 24. aprila 1860 in ki je povezala Južno železnico od Pragerskega prek Ptujja, Moškanjcev, Ormoža, Središča, Čakovca, Kraljevca in Kotoribe z Veliko Kanižo, od aprila leta 1861 pa še z Budimpešto,⁴⁰ že na samem začetku njenega obratovanja obogatila knjižica "uradnika kneza Dietrichsteina na Ptujju in člana večih znanstvenih in domoljubnih društev" Ferdinanda Raispa *Erinnerungen an die Orient - Eisenbahn von Pragerhof*

³⁵ Dragica Čeč: Zakaj je Postojna hotela postati mesto? V: Zgodovina za vse, 2001, št. 1, str. 49.

³⁶ Andrej Studen: Smrtonosni zemeljski plaz pri Zidanem mostu. V: Slovenska kronika XIX. stoletja 1861-1883, Ljubljana 2003, str. 315-316.

³⁷ Janez Cvirn: Finančno poslovanje družine Marka Vincenca Lipolda v letih 1867-1871 in 1878-1883. V: Zgodovinski časopis, 1987, št. 1, str. 130.

³⁸ Zgodovinski arhiv Celje, Posebne zbirke, Hochzeitsreise nach Italien von C. W. Allers, Stuttgart / Berlin / Leipzig 1896.

³⁹ Več o tem Vasilij Melik: Slowenische Reisebeschreibungen über die Balkanländer gegen Ende des 19. Jahrhunderts. V: Wirtschafts- und Kulturbeziehungen zwischen dem Donau- und dem Balkanraum seit dem Wiener Kongreß, Hrsg. vom Institut für Geschichte der Universität Graz, Abt. Süd-osteuropäische Geschichte, Graz 1991, str. 211-217.

⁴⁰ Nataša Kolar: Železnica na Ptujju od 1860 do 1918. V: Kronika, 1998, št. 3, str. 50.

bis Groß=Kanischa, mit Rücksicht auf eine Zweigbahn von Pettau nach Marburg, ki je izšla v Gradcu leta 1860. Raisp jo je posvetil stanovalcem ob tej novi železniški progi ter seveda potnikom - turistom, katerih vtisi ponavadi že v nekaj mesecih postanejo medli ali celo izpuhtijo v pozabo. V knjižici je nanizal krajepisne podatke o krajih ob bregovih Drave in Mure, ki jih je povezala železnica, statistične podatke o gradnji proge ter zgodovinske opise Maribora, Ptuja, Ormoža, Čakovca, Velike Kaniže in Varaždina.⁴¹ Še posebej izčrpna je zgodovinska slika Ptuja, o katerem je dve leti prej izdal že obsežno monografijo, ki jo je mimogrede priporočil tudi bralcem knjižice o "Orient železniški progi".⁴² Ptuj je prikazal kot mesto z bogato in slavno zgodovino, kot mesto s številnimi spomeniki iz rimskih časov ter številnimi drugimi znamenitostmi, vrednimi ogleda: npr. mestni stolp, župnijska cerkev sv. Jurija, cerkev sv. Ožbolta, dominikanski samostan s prelepim križnim hodnikom, ki so ga od leta 1785 uporabljali za vojašnico, dominikansko cerkev z dobro ohranjenim pročeljem, pa minoritsko cerkev, kapucinski samostan ter seveda mogočni tujski grad.⁴³

Modernejši in mnogo bolj podoben današnjim turističnim vodičem pa je vodič po Južni železnici in njenem voznem območju v Avstro-Ogrski iz leta 1899. Generalna direkcija c. kr. priv. Družbe Južne železnice, ki je bila vseskozi naklonjena tujskemu prometu, je konec 19. stoletja namreč sklenila, da bo za številne tuje popotnike izdala potovalni priročnik v nemškem, madžarskem, italijanskem, angleškem in francoskem jeziku in sicer v nakladi 100.000 izvodov. Zajetna knjiga naj bi v prvi vrsti poživila veselje do potovanja in pospešila dotok tujcev v najlepše in najzanimivejše regije monarhije, poleg tega naj bi potnikom služila kot zanesljiv vodič, krajem poletne svežine (Sommerfrischen), zdraviliščem in namestitvam za tujce pa kot učinkovit oglasnik za objavlanje njihove ponudbe in storitev. Navkljub svojemu obsegu (prek 500 strani) naj bi bila potnikom dostopna po nizki ceni.⁴⁴

Poleg poživljajočih pokrajinskih, zgodovinskih in turističnih opisov, popestrelih s številnimi fotografijami, so si popotniki v vodiču lahko ogledali še zemljevide s poudarjenimi železniškimi povezavami in vozne rede za vse proge Južne železnice kot tudi za preostale proge avstrijskega Lloyda, številne reklame pa so vabile turiste v različne konce monarhije. Direkcija Južne železnice je popotnikom knjigo ponujala kot vzpodbudno branje, polno zanesljivih informacij, doprinesla pa naj bi tudi k razcvetu turizma v monarhiji nasploh.⁴⁵ Za današnjega turista so nekatera priporočila vodiča po krajih ob Južni železnici in drugih koncih monarhije morda nenavadna in posebna. Zgodovinar Peter von Radics poleg številnih znamenitosti, ki so bile vredne ogleda v Ljubljani, npr. našteje tudi takrat nadvse moderno mestno klavnico (1881) ali pa deželno blaznico na Studencu (1881).⁴⁶ Nič kaj posebnega se današnjemu bralcu seveda ne zdi tudi električna razsvetljava v zdravilišču cesarja Franca Jožefa v Laškem, ki je slovela kot ena prvih v monarhiji (1885).⁴⁷

⁴¹ Ferdinand Raisp: *Erinnerungen an die Orient - Eisenbahn von Pragerhof bis Groß=Kanischa, mit Rücksicht auf eine Zweigbahn von Pettau nach Marburg*. Graz 1860.

⁴² Ferdinand Raisp: *Pettau. Steiermarks älteste Stadt und ihre Umgebung topographisch-historisch geschildert*. Graz 1858.

⁴³ Raisp, *Erinnerungen an die Orient - Eisenbahn*, str. 31-41.

⁴⁴ *Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn*, str. III.

⁴⁵ Prav tam, str. IV.

⁴⁶ Prav tam, str. 105.

⁴⁷ Prav tam, str. 98.

Vodič pa hkrati lepo slika, da je v drugi polovici 19. stoletja tok turistov tekel zlasti vzdolž železniških prog, ki so kot železne lovke osvajale in povezovale turistične kraje. Na Spodnjem Štajerskem je v kraje ob Južni železnici privabljal številne tujce in jih seznanjal z njihovimi lepotami, znamenitostmi in ponudbo. V Celju, biseru na Savinji in njegovi okolici, so si lahko turisti privoščili daljše in krajše sprehode in enodnevne ali večdnevne izlete v čudovito okolico mesta, priljubljene kopeli na Savinji in druge zanimivosti. Vodič jim je priporočal tudi izredno privlačne izlete v bližnja zdravilišča in kopalnišča ter jih vabil v po celi monarhiji znane zdraviliške centre kot so Dobrna, Rogaška Slatina, Laško in Rimske Toplice, ki so imeli svoje zmogljivosti v sezoni zasedene z najpeticnejšimi gosti. V poletni turistični sezoni so se vlaki na Južni železnici tako redno ustavljali tudi v Laškem in Rimskih Toplicah. Pomen železniške povezave s turističnimi centri pa po drugi strani kaže npr. najbolj obiskano, znano in mondeno spodnještajersko zdravilišče Rogaška Slatina, ki vse do leta 1903 ni premoglo železniške proge. Ta je po zaslugi štajerskega deželnega glavarja grofa Edmunda Attemsa prispevala k še bolj pospešenemu razvoju zdraviliškega turizma v Rogaški Slatini.⁴⁸ Pred prihodom železnice v ta sloviti zdraviliški kraj pa je bilo v poletni sezoni zelo živahno zlasti na železniški postaji v Poljčanah, od koder so prevažali zdraviliške goste v Rogaško Slatino s poštними in privatnimi vprežnimi vozovi.⁴⁹

V zvezi s širjenjem železniškega omrežja, ki je vplivalo na potovalno kulturo 19. stoletja, naj poleg štajerske turistične ponudbe na tem mestu omenimo še turistične kraje na Gorenjskem. Vse bolj znano letovišče in zdravilišče je postajal zlasti Bled, pozabiti pa ne smemo tudi Kamnika in vedno bolj je postajal privlačen tudi Bohinj. Po letu 1870 je Bled, odkoder se je obiskovalcem odpiral enkratni pogled na Julijce in Karavanke, prelestno jezero z otočkom in cerkvico ter strmo steno z mogočnim gradom, z gorenjsko železnico dobil železniško povezavo s postajo v Lescah, leta 1906 pa je bil povezan še z bohinjsko-tursko železnico. Za turizem Kamnika in okolice je precej pomenila kamniška proga (1890). Bohinjska železnica, veledelo takratne moderne gradbene tehnike, pa je v letih pred prvo svetovno vojno postavila tudi temelje modernega turizma v Bohinju. Naštete železniške proge so igrale veliko vlogo pri nastajanju planinskega turizma. Meščani 19. stoletja so namreč odkrili lepoto planin in gorske ture so pred prvo svetovno vojno privabljele vse več turistov.⁵⁰

Poleg planin so meščani 19. stoletja odkrili tudi morje, ki je bilo za večino ljudi predindustrijske dobe strašno in skrivnostno. V stoletju meščanstva pa so morska letovišča postala prava moda. V drugi polovici 19. stoletja se je začel razvijati obmorski turizem tudi v avstrijski monarhiji, naravnost razcvetel pa se je zlasti na t.i. avstrijski rivieri s svetovnoznano Opatijo. Staro in znamenito mestece Kastav, pa Volosko, Ičići, Ika in Lovran so bili kraji, ki so poleg Opatije, kjer se "šopiri razkošno velikomestno življenje", prišli "jako v čisle pri inozemcih". Razvoj rajске avstrijske riviere, z njenim milim podnebjem, nasadi in prijaznim morjem, je

⁴⁸ Zdraviliški dom v Rogaški Slatini. Celje, Rogaška Slatina 2003, str. 36 in 44.

⁴⁹ Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn, str. 76.

⁵⁰ Pozdravi iz slovenskih krajev : dežela in ljudje na starih razglednicah. Ljubljana 1987, str. 206-215; Andrej Studen: Iz avanturizma v turizem.V: Razvoj turizma v Sloveniji. Zbornik referatov / 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev, Bled 1996, str. 99; Ervin Dolenc: Turizem v slovenskih hribih in gorah. V: Razvoj turizma v Sloveniji. Zbornik referatov / 28. zborovanje slovenskih zgodovinarjev, str. 136-139.

vzpodbudil predvsem prihod železnice v sedemdesetih letih 19. stoletja (Pivka - Reka (1872)).⁵¹ Železniška povezava s Trstom (1857) in Puljem (1876) pa je imela velik pomen za razvoj turizma na slovenski obali (predvsem v Portorožu) in v Istri.

Ne gre pa spregledati, da sta s posebnim dvornim vlakom veliko potovala tudi cesar Franc Jožef in cesarica Elizabeta. Cesar je npr. od leta 1850 naprej večkrat obiskal tudi naše kraje. Povsod so ga sprejeli z donečim pompom, ganljivimi slavnostmi in sijajnimi prireditvami.⁵² Cesarjevo kar se dá udobno potovanje z vlakom je vedno potekalo po posebnem, vnaprej pripravljenem scenariju. Franc Jožef se je na vlaku rad naspal, zato je veliko potoval ponoči. Ko je, denimo, po svečani otvoritvi spomenika Mariji Tereziji leta 1897 v Bratislavi krenil naprej proti Budimpešti, je moral dvorni vlak voziti vso noč s primerno zmanjšano hitrostjo, da se je cesar ob prijetnih in zamolklo enakomernih tresljajih lahko zazibal v sen in se odpočil.⁵³

Cesarjeva potovanja so seveda spremljale številne obveznosti in z leti so postala tudi za trdoživega Franca Jožefa nemalokrat zelo naporna in utrujajoča. Če vzamemo npr. pod drobnogled poročila o obisku cesarja v Celju v času velikih vojaških manevrov v njegovi okolici konec avgusta 1891, lahko sklenemo, da so si bila povsem enotna v tem, da je bil presvetli cesar z vsem popolnoma zadovoljen.⁵⁴ Po drugi strani pa nam cesarjevo pismo "svoji ljubi, dobri prijateljici" Katarini Schratt z dne 31. avgusta 1891 o obisku v Celju razkriva, da bivanje njegove visokosti v mestecu ob Savinji še zdaleč ni bilo lahkotno in lagodno. Nabit program obiska in peklenska vročina sta ga očitno utrudili. Vse je sicer prenašal dostojanstveno, kot se za cesarja spodobi ter si s tem utrjeval svojo priljubljenost med ljudstvom. Toda še najbolj srečen je bil, ko je bilo končno vsega konec in je lahko v miru zaspal. V pismu Katarini Schratt takole slika svoj obisk v Celju:

".../ Tu sem bil prisrčno in bučno sprejet, včerašnji dan pa sem posvetil delu in tukajšnjemu prebivalstvu. Po maši je bila na vrsti avdiencia oblasti etc. - ne dolgo, potem sem delal in po 2. uri obiskal novo, lepo civilno bolnišnico, župnijsko cerkev in mestni muzej /.../ in končno resnično zelo lep in velik mestni park, kjer so nastopili in zapeli šolski otroci, igrala je godba in zbralo se je veliko ljudi. V odprtem paviljonu sem moral vpričo občinstva jesti rdeče jagode, ki so jih postregle tamkajšnje mestne dame, toda niso bile tako dobre kot pri Vas. Le kako bi se mi ob tem prizoru smejali! Potem pa sem se moral povzpeti še na nek dokaj visok hrib oziroma grič nad parkom, od koder se ponuja lep razgled na okolico. To je bilo sicer zdravo, toda bilo je vroče in še zdaleč ne tako prijetno kot najino pohajkovanje po gozdu v obeh zadnjih dneh v Ischlu, še posebno z - - - dodatkom, ki sem si ga izprosil z običajno predrznostjo in ki ste mi ga s preveliko milostjo dovolili.

V parku in tudi na drugih mestih so kopališča na Savinji, ki naj bi čudovito valovala in se poleti ogrela do 23°. To bi bilo nekaj za Vas. Ob 6. uri je bila večerja v veliki dvorani hotela Slon, ker v hiši, kjer sem prebival, ni ustreznih prostorov.

⁵¹ Studen, K zgodovini potovanj, str. 76. O avstrijski rivieri je zelo podrobno pisal Josip Rozman: Avstrijska riviera. V: Dom in svet, 1896.

⁵² O cesarjevih potovanjih glej Apih, Naš cesar, str. 76-82, 158-161, 164-167, 190-197, 198-200.

⁵³ Prim. Roman Holec: Poslední Habsburgovci a Slovensko. Bratislava 2001, str. 145.

⁵⁴ O obisku cesarja leta 1891 v Celju glej Bojan Cvelfar, Andrej Studen: Posameznosti iz vsakdanjega življenja v Celju pred prvo svetovno vojno. V: Iz zgodovine Celja 1848-1918, Odsevi preteklosti 2. Celje 1998, str. 344-347.

Nato sem si ogledal še iluminacijo, nakar so mi zapeli serenado. Še najboljše je bilo, da sem že ob 9. uri ležal v postelji /.../”⁵⁵

Preostane nam še zaključna misel o vplivu železnice na potovalno kulturo ter začetke turizma v 19. stoletju, ki smo jo tu na kratko predstavili. Železnica je v drugi polovici 19. stoletja prevažala vedno več potnikov. Z neprestano širitvijo železniškega omrežja so bile povezave s turističnimi kraji vedno bolj ugodne, potovanja pa hitrejša in cenejša. Vlaki so z leti prepeljali vedno več potnikov in postali masovno prevozno sredstvo. Leta 1865 je pošta, ki je še v prvi polovici 19. stoletja imela primat pri prevozu potnikov, dokončno izgubila privilegij njihovega prevažanja.⁵⁶ Konec 19. stoletja je bila hitrost, rednost, točnost, cenenost in velika varnost železniškega prometa že nekaj vsakdanjega, samoumevnega.⁵⁷ Hitrost vlakov je seveda zahtevala točnost, v prid urejenemu prometu so poenotili krajevne čase. Železniški čas, ki so ga uvedli, je bil sprva identičen samo z voznim redom in šele proti koncu 19. stoletja so urne kazalce pomaknili na splošen standardni čas.⁵⁸ Izrazita značilnost potovanj z vlakom je bila, da so bili potniki odvisni od voznega reda. V 20. stoletju pa je železnica dobila tekmeča v novem prevoznem sredstvu. Po cestah je začelo voziti vedno več avtomobilov. Prednost popotnikov z avtomobilom je bila v tem, da niso bili več odvisni od voznega reda, temveč so si lahko zamislili potovanje po svojih lastnih potrebah in načrtih.⁵⁹

Andrej Studen

THE INFLUENCE OF RAILWAYS ON THE CULTURE OF TRAVEL AND THE BEGINNINGS OF
TOURISM IN THE NINETEENTH CENTURY

S u m m a r y

Travelling culture changed radically in the nineteenth century. Before the advent of the railway, people travelled on foot, horseback or by stage coach. It was the railway that finally put an end to the monopoly of passenger and goods transport that had been held by the Post Office for many years. Travel became cheaper, more comfortable, faster, commonplace and accessible to the general public who had hitherto mainly travelled on foot. With the gradual construction of the railway network, trains became the prevailing means of land transport. The more the achievements and standards of the middle-class became established, the more important the speed of travel became. Rapid and unproblematic travel between the departure point and desired destination gained value. Railways also changed the travelling experience. On train journeys a reading culture developed, with readers being almost exclusively middle-class. The reading culture on trains was enriched by numerous tourist guides. These nicely illustrate how, in the second half of the nineteenth century, the flow of tourists ran mainly along the rails, which, like iron tentacles, conquered and connected tourist destinations.

Prior to the railway era, tourism was essentially a privilege of a very small circle of the affluent. Most of the passenger railway traffic was originally intended for joyride trips and excursions. When, for example, the southern railway reached Trieste in 1857, the joyride trips from Ljubljana to Trieste became a major attraction among day-trippers. Just as the ride over Semmering was an irresistible attraction to the mass of Vienna day-trippers, so was the ride to Postojna and its caves, renowned for their underground beauty and proteus, for those from Ljubljana and Trieste. Apart from regular trains, special joyride trains (*Vergnügungszüge*) drove to Postojna. After the completion of the southern railway the number of visitors to the Postojna Caves doubled.

⁵⁵ Meine liebe, gute Freundin! Die Briefe Kaiser Franz Josephs an Katharina Schratt, Hrsg. von Brigitte Hamann. Wien 1992, str. 251-252.

⁵⁶ Prim. Budna Kodrič, Popotništvo in popotniki v Ljubljani, str. 269.

⁵⁷ Prim. Cvirn, Studen, "Ko vihar dirjajo hlaponi", str. 61.

⁵⁸ Prav tam, str. 54-55.

⁵⁹ Prim. Becher, Geschichte des modernen Lebensstils, str. 213-214.

Apart from short trips by train, longer journeys gradually became commonplace. In an era of puffing steam engines, lengthier roundtrips became part of the iron repertoire of wealthier townsmen.

By the second half of the nineteenth century more and more passengers travelled by rail. The constant expansion of the railway network made tourist destinations ever more accessible and journeys faster and cheaper. Trains became the mass transport means, carrying more passengers every year. By 1865, the Post Office, which had been the main passenger carrier in the first half of the century, definitively lost its dominance. By the end of the century, the speed, regularity, punctuality, inexpensiveness and great safety of railway transport had become commonplace and taken for granted. As fast trains required punctuality, local times had to be standardised in the interest of train schedules. Initially, the newly introduced railroad time corresponded only with the train schedule, and was not adopted as general standard time until almost the end of the nineteenth century. The main feature of train travel was passenger dependence on the timetable. In the twentieth century, however, the railway found a competitor in a new mode of transport, as an increasing number of automobiles appeared on the roads.