

Andrej Studen

USTAVITE, USTAVITE ŽELEZNEGA SLONA!

Prihod južne železnice v naše kraje

“Kjer so pred enim letom še zeleni travniki in cveteči verti bili, zdej kolodvor (Bahnhof) stoji, veličansko kot kakiga kneza poslopje, gré železnica (železna cesta), in hrumejo železni sloni, hlapóni (Lokomotiven) imenovani.”¹

Že 27. aprila 1846 je stavbno vodstvo c. kr. južne železnice z vrhovnim inženirjem dr. Karlom Ghgom na čelu opravilo prvo poskusno vožnjo z vlakom od Maribora do Celja. To vožnjo z “železnim konjem”, ki je trajala samo dve uri in 45 minut, so navdušeno pozdravile tudi Bleiweisove Novice: “Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj; v Gradec nas bodo perhodnji mesec vozili”.²

In res. Na binkoštno nedeljo, 2. junija 1846, so slovesno odprli progo za javni promet. Prvi vlak v Celje sta pripeljali lokomotivi “Aussee” in “Drau”. Prvi vožnji od Dunaja do Celja in nazaj pa je Kralovski posvetil veličastno pesem “Perva vožnja na železnici skoz slovensko zemljo”,³ v kateri navdušeno opisuje občutke ob prihodu prvega vlaka.

Južno železnico, ki naj bi po najbližji naravni prometni smeri povezala Dunaj s Trstom, so leta 1849 speljali do Ljubljane. Nedelja, 16. septembra 1849, je bila za Ljubljano in deželo Kranjsko eden najimenitnejših dni. Novice so sicer 12. septembra oznanile, da naj bi v Ljubljano ob prvi vožnji po železnici prispel tudi sam cesar Franc Jožef I.,⁴ vendar so njegov obisk zaradi bolehnosti odpovedali. Namesto njega so Ljubljančani na sijajno okrašenem kolodvoru z velikimi častmi sprejeli njegovega namestnika, nadvojvodo Albrehta.

“Dva hlapóna ‘Ljubljana’ in ‘Triglav’ imenovana sta pridirjala prva na ljubljanski kolodvor z nadvojvodom Albrehtom, ministram Brukam, in z mnogimi povabljenimi gosti iz Dunaja, Gradca, Marburga in Celja, ki so bili od zbrane množice z velikim veseljem in glasnim klicam ‘živijo’ sprejeti... Kmal po petih so se pripeljali med gromenjem topov in petjem vsih zvonov s krasno okinčanim hlapónam v krasno okinčani kolodvor.”⁵ Po slavnostnih nagovorih in blagoslovitvi nove železnice je bila živahna veselica, ki je trajala do zgodnjih jutranjih ur. Nadvojvoda Al-

¹ Novice, 13. V 1846.

² Novice, 13. V 1846

³ Novice, 17. VI 1846

⁴ Novice, 12. IX 1849

⁵ Novice, 19. IX 1849

breht je bil navdušen nad slovesnim sprejemom na celi poti in v Ljubljani.⁶

Že 26. septembra so Novice poročale, da železnica vsak dan prepelje veliko ljudi, še več pa blaga. "Cena je nizka in lukamatija je šembrano živ konj", pravijo. "V nedeljo se je samo za kratek čas več sto Ljubljancanov po železnici peljalo, ki so se na mnogih postajah (stacijonih) 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 prekosi, zna o malo letih obogateti; zakaj že je dobro znano, de od Prage do Ljubljane je ni prijetniši vožnje, kakor je ta med Celjem in Ljubljano."⁷

Leta 1857 so južno železnico speljali do Trsta, v naslednjih desetletjih pa je ta osrednja prometna žila avstrijskega dela monarhije dobila vrsto odcepov. S progo Trst - Gorica - Videm (1860) je bila ustvarjena zveza z Benečijo, s progo Ptuj - Budimpešta (1861) z Ogrsko in s progo Zidani most - Zagreb - Sisak (1862) oziroma Zagreb - Karlovac (1865) s Hrvatsko. Proga Maribor - Celovec - Beljak (1864) je prečkala Koroško. Nanjo se je vezala proga Ljubljana - Jesenice - Trbiž - Beljak (1873). Kmalu sta bila napravljena tudi odcepa Pivka - Reka (1872) in Divača - Pulj (1876). Pomembni sta bili tudi dolenski progi do Novega mesta (1894) in Kočevja (1898), mednarodno pa je imela največji pomen karavanška ali turska železnica (1908), ki je ponovno povežala Trst s severom, zlasti južno Nemčijo, ter dala Posočju moderno železnico. V letih pred prvo svetovno vojno so zgradili tudi vrsto lokalnih prog, npr. Radgona - Ljutomer (1890), Ljubljana - Kamnik (1890), Grobelno - Rogatec (1905) itn.⁸

In kakšen vtis je naredil pojav železnice na sodobnike. Znano je, da "vsaka novotarja sproži pri človeku različne reakcije, ki na splošno razcepijo ljudi na dva velika tabora, ki sta največkrat deklarirana kot konzervativni in progresivni, ali povedano drugače: ljudi razcepijo na zagovornike in nasprotnike."⁹ Za današnjega steh-

niziranega in avtomatiziranega človeka, ki nezadržno drvi v 21. stoletje, je dostop v miselne tokove naših prednikov iz časa bidermajerja zelo težaven. Težko se je vživeti v njihove izraze veselja ali navdušenja, težko pa si je predstavljati tudi njihove strahove, tesnobne občutke in skrbi.

Na prvo mesto takratnih razmišljanj o železnici lahko prav gotovo postavimo čudenje nad t. i. "nevidno močjo" lokomotive, takoj zatem pa seveda sledi doživetje hitrosti, kakršne doslej še niso poznali.¹⁰ "Hitrost novega prevoznega sredstva je namreč zamaknila človeka v stanje pretiravanja; v isti meri ga je zagrabila tako omama veselja kot vrtoglavica strahu; divjal je proti nekemu cilju, pa se je še vedno počutil izpostavljen vožnji v neznano."¹¹

Prepričanje, da se je z železnico začela nova doba v zgodovini človeštva, je najti tudi na Slovenskem, še preden so začele voziti parne lokomotive po naših tirih. Leta 1834, torej že tri leta prej, preden so zapuhali prvi vlaki na progi severne železnice, poimenovane po cesarju Ferdinandu, je ljubljanski *Illyrisches Blatt* napovedal, da bo železnica korenito posegla v trgovino in ji dala novo usmeritev. S pomočjo lokomotive bo "hitrost komunikacije neverjetna, prednosti, ki iz tega izhajajo, pa nepreračunljive... Očitno je, da je lokomotiva določena, da da evropski industriji nov zagon".¹²

Leta 1843 so o železni cesti spregovorile tudi Bleiweisove Novice. Bralce med drugim podučijo o moči, ki "grozno težke vozove po tem kolovozu, kakor ptica pod nebam, tako naglo podi". Glejte čudo, pravijo, ogenj in voda, dva najhujša sovražnika, sta sklenila, da bosta delala "tako na čudno vižo. Voz, v katerim sta ogenj in voda čudno napravljena, de ga ognjena vročina in vodna soparica podite, naj bo hlapon imenovan". Vozovi za prevažanje ljudi in blaga, ki so pripeti na hlapon, pa pisec poimenuje vozovlak ter zanj pravi, da "tako naglo leti, de v eni uri štir, pet, šest, do deset mil... preleti, sosebnost, ker mu ni treba čez hribe in okoli dolin se ovivati, ker je

⁹ Gerhard M. Dienes, *Mensch und Eisenbahn, v. Die Südbahn*, Hrsg. von Gerhard M. Dienes, Gradec / Du-naj, 1987, str. 282.

¹⁰ Prim.: Wulf Schladendorf, *Das Jahrhundert der Eisenbahn*, München, 1965, str. 12.

¹¹ Hermann Glaser, *Industriekultur und Alltagsleben, Vom biedermeier zur Postmoderne*, Frankfurt am Main, 1994, str. 20.

¹² *Illyrisches Blatt*, 15. II. 1834

⁶ Podrobneje o sprejemih in slavljenju na poti in v Ljubljani je pisal že Jože Jenko, *Ko nam je stekla prva železnica, Kronika slovenskih mest*, letnik I, 1934, št. 3 in 4, str. 168-173 in 272-276.

⁷ Novice, 26. IX. 1849.

⁸ Glej: *Zgodovina Slovencev*, CZ, Ljubljana, 1979, str. 483 in 534.



Vlak v Rimskih Toplicah ok. 1850, PMC, G/VI. - 30.

kolovoz tako na ravnost narejen, de kakor po dolzih mostovih čez doline pelje; skozi hribe pa mu je prekopano”.¹³

Železnica je bila med pridobitvami industrijske in tehnične revolucije podobno kot drugod po svetu torej tudi pri nas deležna posebne pozornosti in občudovanja, saj je bolj kot katerakoli druga iznajdba širokemu občinstvu razkrivala moč in dinamiko časa. Prvi članki v takratnem časopisju so, kot smo videli, poudarjali njeno moč in hitrost, sem in tja pa so opozarjali tudi na posledice sprememb v prometu in razmišljali o njegovem pomenu in vplivu na razvoj trgovine in obrti. Vprašanje gradnje železnic je sploh postalo “življenjsko vprašanje javnega blagostanja”, poudarjal se je pomen prometnih in trgovskih zvez med deželami. O tem, da bodo z železnico pridobili na veljavi pa so bili - med drugim - še posebej prepričani Ljubljančani, ki so poudarjali, da je Ljubljana “poglavitno mesto ilirske dežele, ne pa kaka vas zabitih ljudi”. Da o pomenu Trsta z njegovim pristaniščem kot središčem in posredniškem mestu Avstrije na jugu Evrope

ter najhitrejšem evropskem mostu proti Bližnjemu in Daljnemu Vzhodu niti ne govorimo.¹⁴

Navdušenje nad železnico pa je bilo tako nesporno in enoglasno očitno le na površini. Posamezniki (denimo predsednik Kranjske kmetijske družbe Wolfgang grof Lichtenberg, Franc Xaver Hlubek (predavanje o vplivu železnice na štajersko kmetijstvo leta 1844), dr. Janez Bleiweis) so se namreč prav dobro zavedali, da bo pomenila železnica globoke in celo nepredvidljive socialne in gospodarske spremembe, ki utegnejo imeti zelo različne in nasprotujoče si posledice. Zaskrbljenosti in nezaupanja pa ni bilo malo tudi med kmečkim prebivalstvom, obrtniki in zlasti med prevozniki ali furmani ter splavarji, ki so z železnico izgubili večji del zaslužka.¹⁵

Anonimni popotnik, neki Heinrich, je leta 1843 objavil v Carniolii opis potovanja od Ljub-

¹³ *Novice*, 27. IX. 1843.

¹⁴ *Prim.: Peter Vodopivec, Socialni in gospodarski nazori v slovenskih in sosednjih pokrajinah v predmarčni dobi, doktorska disertacija, Ljubljana, 1978, str. 231-244.*

¹⁵ *Ibidem.*

ljane do Dunaja. Radovedni Heinrich o postanku v Gloggnitzu pripoveduje, da je komaj čakal, da bo prvič videl železnico. S Turkom in Srbom, s katerima je potoval, so se takoj podali na kolodvor. Medtem ko je poglobljeno opazoval postajno poslopje in tire, na katerih je stala dolga veriga praznih vagonov, "je iz daljave zaslišal strašno hrumenje in bučanje. 'Poglejte tja!' je rekel Turek in moje oči so zagledale velik črn fenomen, ki se je približeval po železniških tirih. 'To je vendar slon!' sem ves osupel kriknil. Ta pogled na prikazen je namreč v meni zbudil takšen občutek. Pošast se je vedno hitreje približevala, sikala, piskala, hrumela in bruhala ogenj, nato se je nenadoma počasi obrnila in odpeljala tja, od koder je prišla - bila je lokomotiva, ki se je za preskus in zabavo popeljala malo na sprehod".¹⁶

Tako je svoje prvo srečanje z lokomotivo opisal naš popotnik. Konfrontacija z novim tehničnim napredkom v prometu je v tistih časih mnoge ljudi tako vznemirila, da so skušali "strašne" oblike tehnike opisati tudi skozi magijo, vraževerje, s podobami iz ljudskega verovanja.¹⁷

13. marca 1850 pa se je v Novicah pojavila tudi naslednja vest iz Ljubljane: "Cela Ljubljana je polna neke popoldanske pridige pri Frančiškarnarjih v Ljubljani, v kateri je pridigar železnico 'hudičevo delo' imenoval. Če se je pridigar v pravični jezi razserdil čez nakladanje blaga ob nedeljah in praznikih, bi se ne bil smel tako delječ spozabiti, de je celo napravo 'hudičevo delo' imenoval."¹⁸

Mišljenje, da je železnica hudičevo delo, seveda še zdaleč ni originalna pogruntavščina fran-

čiškanskega pridigarja. Pred njim je, denimo, železnico in parniški promet prekel že sam papež Gregor XVI., češ, da sta deli hudiča, prisposodobu strahu pred "hudičevim konjem" pa najdemo tako v delih evropske literature kot tudi umetnosti.¹⁹

Seveda je izjava s prižnice frančiškanske cerkve vzbudila vsestransko ogorčenje in negodovanje. Dr. Bleiweis je frančiškanskega pridigarja ošvrknil, da še ni vse hudičevo delo, kar se nekomu hudičevo delo zdi. Že v naslednji številki No-



Železniška postaja v Zidanem mostu, OKC, N 218/1985.

vic pa se je oglasil "neki časti vredni gospod", da bi pojasnil okoliščine omenjene pridige. Pridigarja je branil, češ, da so ga ljudje napačno razumeli in da ni nikoli imel železnico za hudičevo delo. Na koncu pa je glasno pribil, da je "železnica imenitna in od več strani koristna znajdba človeškiga uma, in njo poškodovati bi bila velika pregreha zoper cesarsko, cerkveno in božjo zapoved".²⁰

Našo zgodbo pa lahko zasolimo še s prigodbo ljubljanskega gimnazijskega profesorja Karla Melzerja, ki jo je v svojih spominih priobčil Fran Šuklje. Profesorja Melzerja je Šuklje označil kot velikega čudaka, "povsem nemoderno prika-

¹⁶ *Eine Reise von Laibach nach Wien, Carniolia*, 27. III. 1843.

¹⁷ Prim.: Gerhard M. Dienes, *Mensch und Eisenbahn, v: Die Südbahn*, Hrsg. von Gerhard M. Dienes, Gradec / Dunaj, 1987, str. 282.

¹⁸ *Novice*, 13. III. 1850.

¹⁹ Glej npr.: Gerhard M. Dienes, *Mensch und Eisenbahn, v: Die Südbahn*, Hrsg. von Gerhard M. Dienes, Gradec / Dunaj, 1987, str. 282-285 ali pa Hermann Glaser, *Industriekultur und Alltagsleben, Vom biedermeier zur Postmoderne*, Frankfurt am Main, 1994.

²⁰ *Novice*, 20. III. 1850.

zen". Spominja se, da sta se mnogo let kasneje, ko sta postala kolega na ljubljanski gimnaziji, zapletla v dokaj nenavaden pogovor. Profesor Melzer je vprašal Šukljeta: "Gospod kolega, ali ste že danes čitali časnike?" Šuklje mu je odgovoril: "Da, ali ni nič posebnega notri." "Kaj nič posebnega, mar ste prezrli vest o železniški nesreči?" In dostavi: "Glejte, kolega, ponosen sem na to, da se v svojem življenju nikoli še nisem peljal z železnico!" "Toda hudobni jeziki ugovarjajo, da mož ni govoril popolne istine", nadaljuje Šuklje, "marveč da je enkrat le sedel na železnico ter se hotel peljati do prve postaje pod Ljubljano, do Zaloga, ali ko se je vlak začel pomikati, da je Melzer ves prestrašen obupno kričal: "Ustaviti! Ustaviti!" Seveda se ni nihče oziral na njegove proteste in moral je vzdržati do Zaloga. Tam je razburjen izstopil in jo potem peš krenil do Ljubljane, kajti nobena moč na svetu ga ne bi več spravila nazaj v ta preklicani železniški voz!"²¹

A kljub nekaterim odporom in pomislekom proti železnici je bil napredek na področju železniškega prometa v drugi polovici XIX. stoletja nezadržen. Pisec uvodnika vodnika po južni železnici je konec stoletja med drugim zapisal: "Za časa naših starih očetov je bilo potovanje od Dunaja do Trsta ali pa do Benetk predržno tveganje, težka naloga, ki se je ni hotel lotiti vsakdo. Takrat je namreč bilo običajno, da se je potnik moral dneve in dneve prebijati skozi raznovrstne mučne prelaze v okornih poštnih kočijah, po pogosto izredno slabih in prašnih podeželskih cestah. In zato ni naključje, da med ljudmi še vedno kroži šala o tem prevoznem sredstvu s sramotilnim vzdevkom 'polžasta pošta'. Danes ljudje tja drviijo z viharo hitrostjo, z vsemi udobnostmi in razkošjem opremljenimi ekspresnimi in luksuznimi vlaki, ki povezujejo Petrograd z uveljavljeno riviero, severno Nemčijo s sončno Italijo, megleno Veliko Britanijo z obalo Jadrana in od tod s svojimi lastnimi parniki z Egiptom in daljno Vzhodno Indijo. Kdo sploh še pomisli na čas, ko so se težko natovorjeni vozovi, odvisni od vetra in vremena, ob pokanju bičev in prekljinjanju kočijažev, le s težavo vlekli po cesti - takrat, leta 1828, ko so morala biti vrata Schottwiena na področju Semmeringa zavržena z zemljo, da bi se lahko na tovornem vozu prepeljal parni stroj, namenjen iz Dunaja v Trst. Najdragocenejše kolonialno blago, ki se iz Argenti-

ne, Japonske, Kitajske, Indije in Egipta kopiči v tržaškem pristanišču, je danes z nepredstavljivo hitrostjo transportirano v notranjost Avstrije in ostale evropske celine. Prefinjen okus po prekrasnih južnih sadežih, ki so dozoreli pod milim italijanskim nebom, in vonj po svežih rožah, ki se razširja po poljanah okoli Nice, se naenkrat znajde okoli nas na neprijaznem severu, sredi snega in ledu." In ravno južna železnica "je bila in je tisti dejavnik, ki je Avstriji omogočil udeležbo pri svetovni trgovini".²²

Prejšnje stoletje lahko upravičeno poimenujemo tudi stoletje železnice. Slavimo ga lahko kot čas sopihajočih parnih lokomotiv in vlakovnih kompozicij, kot novo obdobje, ki je spremenilo čas in prostor in v naše kraje zaneslo novo življenje. Ko sta se prvotno navdušenje in strah polegla, je železnica postala vodilni simbol napredka prejšnjega stoletja. S prihodom železnice se je poglobil vtis o potovalni hitrosti, železnica je postajala prevladujoče sredstvo za potovanja in prevoz blaga po kopnem. Pri naših prednikih je kmalu izgubila svoj, prvotno tuj in nenavaden, naravnost monstuozen značaj. Nikoli pa ni izgubila svojega čara. Prostor se je manjšal, razdalje so se krčile, odpirali so se novi svetovi.

Potniki so lahko potovali v štirih voznih razredih. Med leti 1854 in 1877 so, denimo, znašale tarife na osebo in kilometer v povprečju 4,7 krajcarjev za prvi razred, 3,6 za drugi, 2,4 za tretji in 1,6 krajcarjev za četrti razred. Pri tako višokih tarifah so seveda lahko potovali le pripadniki višjega in srednjega sloja. Za otroke stare med drugim in desetim letom starosti je veljala polovična cena vožnje. Elegantni vagoni prvega razreda so sloveli po udobnosti in razkošni opremljenosti, visoka voznina pa je zagotavljala privatnost ter prijetno in nemoteno potovanje. Nekoliko manj udobno je bilo potovanje v drugem razredu. V tretjem razredu so bile potnikom namenjene samo še lesene klopi, v četrtem pa stojišča.²³

V začetku 20. stoletja je železnica dobila tekmeča v novem prevoznem sredstvu, katerega neprekinjen zmagoslavni pohod lahko spremljamo do današnjih dni: na prizorišče je stopil avtomobil. Medtem ko je bil popotnik, ki je po-

²¹ Fran Šuklje, *Iz mojih spominov*, 1. del, Ljubljana, 1988, str. 23-24.

²² Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Österreich-Ungarn, Hrsg. von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, Dunaj / Brno / Leipzig, 1899, str. 1.

²³ Prim.: Roman Sandgruber, *Wir fahren mit der Eisenbahn*, v. Beiträge zur historischen Sozialkunde, št. 2, 1987, str. 44-45.

toval z vlakom, odvisen od voznega reda, si je lahko popotnik z avtomobilom zamislil potovanja po svojih lastnih potrebah in načrtih.²⁴

Zusammenfassung

Stoppt, stoppt den eisernen Elefanten!

Die Ankunft der Südbahn in unsere Gegenden

Am Pfingstsonntag, dem 2. Juni 1846, wurde in Cilli die Südbahnstrecke feierlich für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Die Südbahn, die auf dem kürzesten natürlichen Verkehrsweg Wien und Triest verbinden sollte, wurde 1849 bis Laibach und 1857 bis Triest geführt. In allen erwähnten Städten wurden bei Ankunft des ersten Zuges auf prächtig geschmückten Bahnhöfen grandiose Empfänge veranstaltet. In den Jahrzehnten nach dem Ausbau der Südbahn bekam diese zentrale Verkehrsader der österreichischen Hälfte der Monarchie eine Reihe von Abzweigungen, und auf slowenischem Gebiet entstand in den Jahren vor Beginn des ersten Weltkriegs langsam ein Eisenbahnnetz, das unsere Orte mit der weiten Welt verband.

Das Kernstück dieser Abhandlung sind die Überlegungen unserer Vorfahren vor und nach Ankunft der Eisenbahn in unsere Gegenden. Die Eisenbahn erweckte bei den Zeitgenossen sehr unterschiedliche Eindrücke. Wie jede Neuerung bewirkte sie verschiedene Reaktionen und teilte die Menschen in das Lager der Befürworter und der Gegner. An erster Stelle der damaligen Überlegungen stand sicher das Staunen über die "unsichtbare Kraft" der Lokomotive, natürlich gefolgt vom Erlebnis einer bis dahin unbekannten Geschwindigkeit. Die Überzeugung, daß mit der Eisenbahn eine neue Epoche in der Geschichte der Menschheit begonnen hat, finden wir auch in Slowenien, noch bevor Dampflokomotiven auf unseren Gleisen fuhren. Die ersten Artikel in den damaligen Zeitungen betonten die Kraft und Geschwindigkeit der Eisenbahn. Hin und wieder machten sie aber auch auf die Folgen der Verkehrsveränderungen aufmerksam und stellten Überlegungen über die Bedeutung und den Einfluß der Bahn auf Handel und Gewerbe

an. Dabei wurde die Wichtigkeit der Verkehrs- und Handelsverbindungen zwischen den Ländern betont.

Aber offensichtlich war die Begeisterung über die Eisenbahn nur oberflächlich gesehen einheitlich und unbestritten. Einzelne waren sich sehr wohl bewußt, daß die Eisenbahn tiefe und unvorhersehbare soziale und wirtschaftliche Veränderungen mit sich bringen wird, die sehr vielfältige und auch widersprüchliche Folgen nach sich ziehen werden. Große Besorgnis und Mißtrauen herrschten unter der bäuerlichen Bevölkerung, den Gewerbetreibenden und vor allem den Fuhrmännern und Flößern, die durch die Bahn den größeren Teil ihres Einkommens verloren.

Im Jahr 1843 beschrieb ein anonymes Laibacher Reisender in der Carniola sein erstes Treffen mit der Eisenbahn in Gloggnitz. Als er die Lokomotive sah, ein großes schwarzes Phänomen, das sich auf Eisenbahnschienen näherte, rief er ganz verblüfft: "Das ist doch ein Elefant!" Er beschrieb die Lokomotive als zischendes, pfeifendes, tosendes und Feuer speiendes Ungeheuer. Die Konfrontation mit dem neuen technischen Verkehrsfortschritt beunruhigte neben diesem Reisenden auch andere so sehr, daß sie die "schrecklichen" Formen der Technik sogar durch Magie, Aberglaube und Gleichnisse aus dem Volksglauben zu beschreiben versuchten. Interessant ist die Aussage eines Franziskanerpredigers in Laibach im Jahre 1850, der die Eisenbahn als "Teufelswerk" beschrieb. Natürlich war das kein origineller Einfall des Predigers, denn schon vorher findet sich das Bild der Furcht vor dem "Teufelspferd" in Werken der Literatur und Kunst sowohl in Slowenien als auch andernorts in Europa.

Das vorige Jahrhundert kann mit Fug und Recht als das Jahrhundert der Eisenbahn gerühmt werden. Als sich die anfängliche Begeisterung und Angst legte, wurde die Eisenbahn zum wichtigsten Symbol des Fortschritts im 19. Jahrhundert. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts aber bekam die Eisenbahn einen Rivalen, ein neues Verkehrsmittel, dessen ununterbrochenen Siegeszug wir bis in die heutigen Tage verfolgen können: das Auto.

²⁴ Več o tem: Ursula Becher, *Geschichte des modernen Lebensstils*, München, 1990, str. 213-214