»Blizo Bršlina vzdiguje se že kolodvor«

O železniški postaji Novo mesto do velike vojne

Jakob Polenšek

Novo mesto, avgust 2016

Vsebina

Uvodna beseda ... 3
O prizadevanjih za dolenjsko železnico ... 4
O kolodvoru Novo mesto ... 7
O imenih ... 11
O slavnostni otvoritvi ... 13
O kolodvoru Rudolfovo ... 19
O otvoritvi belokranjske železnice ... 31
O vodni postaji s črpališčem ob reki ... 37
Črpalnica vodne postaje – »Pumpnca« kot arheološko nahajališče ... 42
Za iztek ... 46
Arhivski viri ... 47
Literatura, časopisni in spletni viri ... 47

Odhod. In zažvižgal je vlak skozi mrak.
O devojka ti, ob oknu sloné,
si li čula ta vrisk, plakajoč skozi noč:
o zbogom, domovina!?

Oton Župančič, Z vlakom

Uvodna beseda

Izum parne lokomotive in gradnja prvih železnic v Angliji segata v dvajseta leta dolgega 19. stoletja. Novost predstavlja enega od prelomnih razvojnih prebojev človeštva, povzročila je prometno revolucijo, spreminjala potek evropske in svetovne zgodovine ter vplivala na način življenja nasploh. Septembrski uspeh Georgea Stephensona, ko je s svojim sinom Robertom leta 1825 odprl prvo železniško progo med Stocktonom in Darlingtonom, je bil tako velik, da so že v naslednjem desetletju pričeli z obsežnimi gradnjami železniških prog na stari celini. Tudi nemalokrat okorno Avstrijsko cesarstvo pri gradnji železnic ni zaostajalo.

Zgodovina železnic na Slovenskem[1] Ivana Mohoriča (1888–1980), politika, gospodarskega strokovnjaka in zgodovinopisca, predstavlja temeljni pregled razvoja slovenskih železnic, ki so puščale globoke sledi tudi v zgodovini našega naroda. Poleg omenjenega dela prinaša precej prispevkov o tej tematiki knjižna zbirka Tiri in Čas. Ob 100. obletnici izgradnje Dolenjske železnice je Zgodovinski arhiv Ljubljana, Enota za Dolenjsko in Belo Krajino priredil razstavo in izdal katalog z zgodovinskim orisom in izborom arhivskih dokumentov.[2]

[1] Ivan Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem, Ljubljana, Slovenska matica, 1968
[2] Sto let dolenjske proge: razstava Zgodovinskega arhiva Ljubljana – Enote za Dolenjsko in Belo krajino Novo mesto, Skrabl Z. et al., Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana, 1994

O prizadevanjih za dolenjsko železnico

Avstrijska monarhija je gradnjo železniških prog večjega pomena zastavila kot državni projekt. Prednostno je pričela graditi južno železnico od Dunaja do Trsta. Prvi vlak je iz prestolnice po spodnji Štajerski pripeljal v Celje leta 1846, v Ljubljano leta 1849 in osem let kasneje prispel do Trsta, daleč najpomembnejšega pristanišča cesarstva. Dolenjska pokrajina, katere prometna dostopnost z državnega stališča še zdaleč ni bila tako pomembna, je morala na svojo železno progo počakati vse do leta 1894. Bela krajina je bila z železniškim omrežjem povezana tik pred prvo svetovno vojno.

Prizadevanja za gradnjo železnice na Dolenjskem segajo v leto 1864, ko je ljubljanska Trgovska zbornica izdelala in Dunaju predstavila svoj železniški program, ki je bil obsežno razdelan in iz gospodarskega vidika več kot upravičen. Dolenjska proga naj bi bila del nastajajoče tranzitne povezave med Nemčijo, Avstrijo, Srbijo in Bolgarijo vse do osmanskega Carigrada.

V nasprotju z utemeljenimi pričakovanji je sledilo precejšnje razočaranje, saj sprejeti vladni načrti gradnje železniškega omrežja niso vsebovali, razen reške, nobene druge nove proge na Kranjskem.[3] Kljub temu neljubo dejstvo ni omajalo nadaljnjih teženj kranjskih politikov, ki se niso sprijaznili s tem, da bi bila njihova dežela zgolj tranzitna pot med prestolnico in pristaniščem. Novomeščani sami so naslavljali peticije za gradnjo železnice na deželno in državno vlado ter se srečali s pristojnimi ministri ter tudi cesarjem.[4]

V začetku 70. let je prišlo do ostrega rivalstva med kar tremi različnimi gradbenimi konzorciji, ki so glede na različne gospodarske interese branili vsak svojo različico železniške trase Ljubljana–Karlovec. Osrednje vprašanje razhajanja je bilo, ali bo železnica potekala po dolini reke Temenice mimo Trebnjega in Novega mesta ter naprej v Belo krajino ali po dolini reke Krke mimo Žužemberka, Dolenjskih Toplic, preko Bele krajine do meje s Hrvaško. Novo mesto bi tako po drugi različici zaobšli. Začetek gradnje v takšni ali drugačni izvedbi je leta 1873 pre-

[3] Mohorič, Zgodovina železnic, str. 96–97
[4] Majda Pungerčar, Novo mesto 1848–1918, Dolenjski muzej Novo mesto, 2011, str. 83

prečil zlom dunajske borze, ki je med drugim povzročil odložitev številnih železniških projektov.[5]

Od prvih prizadevanj za gradnjo železnice je minilo že vrsto let, ko je Trgovsko ministrstvo na Dunaju pooblastilo vodstvo Auerspergovih posesti za pripravo tehničnih del izgradnje dolenjske proge. Vodstvo je nato leta 1885 oblikovalo nov konzorcij za gradnjo železnice, ki je ministrstvo zaprosil za ponovno trasiranje dolenjske proge. Trgovsko ministrstvo je že v naslednjem letu izdelalo dva načrta. Prvi je vseboval že znani različici trase po dolini reke Krke ter po dolini reke Temenice, drugi je prvič predstavil progo od Grosupljega do Kočevja.[6]

Deželni zbor se je še istega leta tudi na zahtevo vojnega ministrstva opredelil za gosteje naseljeno, gospodarsko bolj upravičeno, sicer daljšo različico poteka proge po dolini reke Temenice do Novega mesta in tudi Straže. Gradnja proge od Novega mesta v Belo krajino do meje s Hrvaško je bila namreč na zahtevo Trgovskega ministrstva odložena za nedoločen čas. Glavni razlog za njeno opustitev gre iskati v nasprotovanju ogrskega dela monarhije, ki je vse od državnega dualizma leta 1867 naprej, vodil neodvisno, konkurenčno prometno politiko.

Do odločilnega preobrata je prišlo konec leta 1886 s tehtnim predlogom državnega poslanca prof. Franceta Šukljeta o opustitvi gradnje tranzitne železnice prve stopnje in izgradnjo solidne drugostopenjske proge po zakonu o lokalnih železnicah iz leta 1880, ki je skušal pridobiti kapital raznoterih krajevnih interesov. Deželni zbor je predlog Šukljeta podprl in se zavezal, da bo ugotovil, koliko bi prispevali posamezniki in koliko dežela. Ko je Trboveljska premogokopna družba istega leta odkupila kočevske premogovnike in bila nato s strani izkušenega poslanca Jožefa Šveglja pritegnjena k sodelovanju izgradnje dolenjskega in kočevskega kraka proge, je kazalo, da so dolgoletna prizadevanja naposled le obrodila sadove.[7] In vendar svojevrstna zgodba o borbi za dolenjsko železnico, ki je bila polna vzponov in padcev, še zdaleč ni bila končana. Miniti je moralo še precej časa in potrebno je bilo vložiti še veliko truda, preden se je gradnja končno le začela.

[5] Mohorič, Zgodovina železnic, str. 118–123
[6] Karol Rustja, Dolenjske proge, Ljubljana: Slovenske železnice, 1994, str. 12
[7] Mohorič, Zgodovina železnic, str. 168–171

Avstrijski državni zbor je 8. maja leta 1890 enoglasno sprejel poseben zakon, ki je omogočil pravno podlago za začetek gradnje dolenjskih železnic. Tako prešerno so ob sprejetju tega zakona poročale Dolenjske novice:

> »Bliža se železna cesta«, lahko pojemo; kajti prišli smo zopet precej bliže tistemu času, ko bode po Dolenjskem drdrala in zavijala se železna kača … Veselje radi tega je po dolenjski splošno — posebej še v Novem Mestu … Novomeščani so pa tudi brž zvečer pokazali, da vedo ceniti, kolike pomembe za Dolenjsko zlasti še za Mesto bode železnica. S kapiteljskega griča je donel uze popoludne strel ter daleč okoli naznanjal veselo novico — zvečer pa je bilo naše mestice lepo razsvitljeno — razsvetili so skoraj brez izjeme vsi! — Med tem ko se je napravila lepa bakljada meščanske straže, požarne brambe in druzih društev ter vrla meščanska godba podala mestu in Kandiji nekaj veselih komadov v proslavo radostnega večera.

Novomeški mestni svet se je nemudoma sestal in v znak hvaležnosti ter želene nadaljnje podpore za častne meščane imenoval prof. Franja Šukljeta, barona Jožefa Šveglja, ministrskega predsednika grofa Edvarda Taaffeja ter trgovskega ministra Oliviera Marquisa de Bacquehema.[8]

Generalna direkcija avstrijskih državnih železnic, konzorcij za gradnjo dolenjskih železnic in Trboveljska premogokopna družba (TPD) so leta 1892 le podpisali natančno razdelan finančni sporazum, ki je bil v osnutku sklenjen že dve leti poprej. V njem so se med drugim dogovorili, da bodo Cesarsko-kraljeve državne železnice vodile gradnjo proge in prevzele tudi njeno obratovanje, TPD pa jim bo zagotavljala dobavo premoga.

Na osnovi tega dokumenta se je konzorcij dolenjskih železnic še istega leta oblikoval kot delniška družba Dolenjskih železnic z večinskim deležem države. Kranjska hranilnica je z nakupom obveznic postala glavni upnik družbe. Ostali delničarji so bili TPD, mesto Ljubljana, knez Karel Auersperg, novomeški okraj, mesto Kočevje, Hranilnica Kočevje, občina Ribnica in še deset zasebnikov z manjšimi deleži. Gledano v celoti je v storitvah in materialu prispevalo 326 strank, zlasti posestniki, trgovci in krajevni dobavitelji, ki so bili poplačani z deleži družbe. Izgradnja železnice od Ljubljane do Grosupljega ter kočevskega in dolenjskega kraka proge je na koncu znašala 18 200 000 kron.[9]

---

[8] Dolenjske novice, 15. 5. 1890, letnik 6, št. 10, Piše se nam: Iz Novega Mesta., str. 75–76
[9] Mohorič, Zgodovina železnic, str. 176–177

Pred samim začetkom gradnje je bilo potrebno pripraviti še strokovno gradivo, zbrati finančna sredstva, od kar 1133 posestnikov odkupiti ustrezna zemljišča in objaviti razpis za oddajo gradbenih del. Same priprave so potekale dokaj gladko, zataknilo se je le pri umeščanju novomeške železniške postaje.[10]

O kolodvoru Novo mesto

Že leta 1890 so začeli graditi odsek državne ceste, danes Ljubljanska cesta, mimo mestnega pokopališča in jo vsekali v južno pobočje Marofa nad reko Krko proti vasi Bršljin. Cesta je nadomestila strmo deželno cesto proti Ljubljani, danes Kettejev drevored. Izognila se je precejšnjemu vzponu čez marofski hrib, ki je tedaj od prevoznikov zahteval drago in zamudno menjavo vprežnih živali. Med gradnjo ceste, ki so jo poimenovali Kolodvorska, so naleteli na halštatski, tri latenske in večje število rimskih grobov. S tem odkritjem se je pričela bogata zgodovina arheoloških raziskovanj v Novem mestu.[11]

Novomeščani so si želeli imeti kolodvor čim bliže svojih domov, a ker Novo mesto objema reka Krka in nad njim bdi hrib Marof, prostora zanj ni bilo veliko. Občinski mestni svet si je dolgo prizadeval, da bi bila železniška postaja v obsegu mesta, ali vsaj v mestnem pomirju katastrske občine. Za glavniške delnice družbe Dolenjskih železnic si je pri Ljubljanski mestni hranilnici izposodil 14 000 goldinarjev ter nakup pogojeval z želeno umestitvijo kolodvora.[12] Pri zahtevi je vodstvo mesta podprlo tudi okrajno glavarstvo. Vendar je tudi sosednja Občina Prečna hotela imeti kolodvor čim bliže, kar je privedlo do navzkrižja interesov z novomeško občino. Prečenčani so svojo zahtevo osnovali na dokaj šibki opečni industriji ter primernih zazidalnih površinah. Njihova peticija je bila sicer že leta 1887 zavrnjena kot neutemeljena.[13]

Na ljubljanskem magistratu je 28. aprila leta 1891 potekalo posvetovanje o nadrobnem načrtu lokacij železniških postaj dolenjske proge. Seje se je udeležilo več zastopnikov iz

[10] Rustja, Dolenjske proge, str. 37–38
[11] Tone Knez, Novo mesto v davnini, Od bronaste dobe do ustanovitve mesta, Maribor: Obzorja Maribor, 1972, str. 14
[12] SI_ZAL_NME/0005 Mestna Občina Novo mesto, t. e. 69, p. e. 114, št. dok. 849
[13] SI_ZAL_NME/0130 Delniška družba Dolenjske železnice, t. e. 71, p. e. 302

različnih občin. Novomeški župan Albin Poznik in njegov svetovalec sta na sestanku predstavila znane zahteve o umestitvi postaje, ki so jih prisotni vzeli na znanje. Domov sta se vrnila brez dokončne odločitve, a naposled njuni zahtevi ni bilo ugodeno.[14] Kolodvor se je pričel graditi dokaj daleč od samega mesta v Občini Prečna pri vasi Bršljin, tik ob meji z mestno Občino Novo mesto.

Izvajalna dela so po odsekih od Grosupljega do Novega mesta ter naprej do Straže prevzeli različni gradbinci. Obsežni gradbeni projekt je vključeval novomeški kolodvor kot zadnjo postajo dolenjskih železnic, kjer naj bi slovesno pričeli z njeno gradnjo, a so jih v Višnji gori precej prehiteli:

> Z ozirom na notico v št. 220 'Slov. Naroda', da se bo proga Grosuplje–Straža počela v četrtek 29. graditi v Bršlinu, poročam vam, da se pri nas že nad tri tedne jako pridno dela in bo proga skoro v dolžini 2 kilometrov ter na prostoru, kjer pride kolodvor v nasipu, gotova. Občudovati se mora pač disciplina delavcev in ljubeznivost podjetnikov in njih inženerjev. Življenje je tudi vse bolj živahno pri nas, posebno ob praznikih in nedeljah …[15]

Naposled so nestrpni Novomeščani z zadovoljstvom le lahko prebrali:

> Dolgo smo čakali, dolgo upali in se bali – slednjič se nam vendar le izpolni želja. Da res, tako so nas storile prejšnje neizpolnjene obljube maloverne, da prav do zadnjega časa nismo verovali v dolenjsko železnico; priprosti ljudje še celo potlej niso hoteli verjeti, da prižvižga hlapon tudi do Novega Mesta, ko se je jela proga proti Kočevju vže graditi. – A sedaj je istina tukaj. Nekaj dni se vže vozi k nam orodje gospoda povzetnika Ceconia, Gajška in drugih, ki so z mnogimi inženirji dospeli v naše mesto.[16]

Tako dolgo pričakovan dogodek je za Novo mesto res napočil 29. septembra leta 1892. Predvidena krajša slovesnost ob začetku gradnje je bila množično obiskana. Že na predvečer je mestna godba igrala podoknice pomembnim možem, na Marofu je gorel kres in slišali so se slavnostni poki. V četrtek naslednjega dne se je okoli tretje ure popoldan tako rekoč celo mesto pomikalo proti nekdanji Jelenčevi njivi, mestu bodočega kolodvora. Sijalo je močno jesensko sonce in na novo zgrajeni Kolodvorski cesti se je vse prašilo. Vendar to ni motilo veselega sprevoda, na čelu katerega je igrala gasilska godba. Še manj je motilo številne ime-

[14] Dolenjske novice, 1. 5. 1891, letnik 7, št. 9, Domače vesti, str. 67–68
[15] Slovenski narod, 30. 9. 1892, letnik 25, št. 223, Domače stvari.
[16] Dolenjske novice, 1. 10. 1892, letnik 8, št. 18, Piše se nam: Iz Novega Mesta., str. 152–153

nitne goste, ki so se na slavnostni prostor pripeljali kar s 19. kočijami. Na kraju slovesnosti, okrašeno s številnimi trobojnicami dežele Kranjske, jih je pričakala četa čedno oblečenih delavcev. Na privzdignjenem mestu so bili razpostavljeni zanimivi inženirski inštrumenti. Poleg je stal na eni strani šotor za opravilo blagoslova, na drugi za posvetno gospodo.[17] Po pozdravu župana je spregovoril častni meščan mesta in državni poslanec Franc Šuklje, eden zaslužnejših za ta svečani dogodek. Zato mu dajmo besedo:

> Slavna gospoda, čestiti rojaki!
>
> Napočil je torej oni dan, po katerem je tako živo hrepenela naša Dolenjska. Svečanost, katera je Vas danes zbrala v tolikem številu na tem prostoru, vidni dokaz je, da se je tudi v naši pokrajinah dejanski pričela zgradba toliko zaželene železnice. Jedno dobro leto še, in po mirni dolini zelene Krke odmeval bode ropot železniškega stroja, ter železnični tir nas spravi v zvezo z velikim svetovnim prometom. Gospoda moja, koga izmed vas ne prešinja misel, da je trenotek, ko se prva lopata zasadi za našo železnico, prav zgodovinske važnosti za naše Mesto in za to ozemlje!
>
> Kajti, gospoda moja, saj se da razgovarjati o tem, ali niso naši predniki v onih davnominulih časih, ko železnic še poznali niso, morda ugodnejše in srečnejše živeli, nego njih potomci v današnji nervozni, razburjeni dobi. Toda o tem pa ni mogoč nobena kontraverza, da sedaj, ko je ves svet kar preprežen z železnicami, ko lokomotiva vže drvi po neizmerni ravnini azijatskej ter se pospenja gori v sinje višave planinskih orjakov, da je sedaj pokrajina brez take zveze naravnost zgubljena, uničena. Brez železnice se konkurenca niti misliti ne da več. Mi Dolenjci znamo to iz lastne žalostne izkušnje. Kar smo izvažali blaga izvun Dolenjske, ceneje smo morali prodajati, kar smo kupovali, dražje smo morali plačati. S poljedelskimi pridelki nismo mogli vun na večja tržišča, radi tega je zaostajalo naše poljedelstvo, obrtnija je popolnoma prenehala, kar je še bilo tovarn dolenjskih, so jedna za drugo nehale, naša kupčija je onemogla in hirala – le še nekoliko let in neizogibna usoda, katera bi zadela prijazne naše pokrajine in prebivalstvo Dolenjsko, bila bi tako žalostna, da si že kar predstavljati ne moremo. S tem, da dobimo si mi svojo železnico, da se mi ustopamo v krogotok svetovnega življenja – odpira se nam Dolenjcem pogled iz tužne sedanjosti v boljšo, milejšo bodočnost …[18]

Iz številnih grl so nato zadoneli glasni vzkliki slave in klici živio, godba je zaigrala cesarsko himno in na Kapiteljskem hribu so zopet zagrmeli topiči. Sledile so tradicionalne molitve ter blagoslov gradbenega prostora. Po končanem obredu so pevci Dolenjskega pevskega društva

[17] Slovenski narod, 1. 10. 1892, letnik 25, št. 224, Iz Novega mesta.; Dolenjske novice, 1. 10. 1892, letnik 8, št. 19
[18] Dolenjske novice, 1. 10. 1892, letnik 8, št. 19, Slavnost začetka gradnje dolenjske železnice v Novem mestu., str. 154–155

zapeli Jenkovo pesem »Molitev«. Nato je prišlo na vrsto običajno zasajanje lopate, ki jo je, lepo okrašeno, kot prvi v roke vzel okrajni glavar Oton Vestenek in po slovensko izrazil veselje ob tem slovesnem dogodku, nato je nadaljeval po nemško in na koncu močno zapičil lopato in vzklikni: »Vse za Avstrijo!«. Občinstvo se je zopet odzvalo z vzkliki in možnarji so se ponovno oglasili. Drugi je poprijel za orodje župan v imenu mesta in naprej ostali možje:

> ... G. prošt v imenu sv. Trojice v blagor Gorenjske in Dolenjske. Gospod. Dr. Schegula za Čitalnico, pl. Sladović za »Dol. Sokola«; gosp. Janez Mehora za »Dol. Pevsko društvo« in gosp. Gustin za »Mestno požarno brambo« i. t. d. Gospod Gajšek, štajerski Slovenec, kot podjetnik v imenu podjetnikov. Gosp. Dr. Vavpotič pa v imenu Novomeške kazine v slovenskem jeziku. Nemškega hochklica nismo slišali ni jednega.[19]

Novinar dnevnika Slovenski narod takole sklene svoje poročanje: »Ko Dolenjsko pevsko društvo zapoje še »liepa naša domovina«, bila je slavnost končana. Dolga vrsta kočij drči v mesto nazaj, za njimi pa veselo in krepko koraka oddelek požarne brambe z godbo na čelu. Sem pa tje se še kdo ozre po delavcih nazaj in si misli kakor v sanjah: ali res delajo Dolenjcem železnico?«[20] Slovesen dan, ki so ga upanja in pričakovanja mnogih napolnila z radostjo, se je počasi prevesil v večer. In kazalo je, da bodo za mesto in vso Dolenjsko, vedno bolj siromašno in gospodarsko propadajočo, kmetijsko pokrajino, nastopili svetlejši časi.

Gradnja dolenjske proge je zahtevala precejšnjo delovno silo. Zaradi njenega pomanjkanja so zaposliti tudi prisilne delavce in zapornike. Železnico so pomagali graditi tudi številni tuji delavci, ki so zlasti zaradi slabega plačila, ki naj ne bi zadostovalo niti za preživetje, povzročali izgrede. Mestni stražniki so tako občinsko vodstvo prosili za dodatno oborožitev: »... da potrebujemo za čas gradnje dolenjske železnice, kot na straži od mesta proti kolodvoru zvečer v noči še posebno, orožje revolverje ali puške, ker za brambo pri napadu so naše sablje preslabe ...«[21] Osem delavcev je denimo, nezadovoljnih s plačo, ki je znašala le 70 krajcarjev na dan, dalo odpoved in prosilo županstvo za podporo, da bi se lahko vrnili v Trst. Tam jim je bilo namreč za podobno delo obljubljeno več kot še enkrat večje plačilo.[22]

---

[19] Slovenski narod, 1. 10. 1892, letnik 25, št. 224, Iz Novega mesta.
[20] Ibidem.
[21] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 71, p. e. 115, št. dok. 262
[22] Ibidem, št. dok. 1262

O imenih

Prihajajoča železnica in z njo povezano večje število tujcev je narekovalo potrebo po imenih mestnih ulic, ki so jih nekoč že nosile. Olepševalni odsek občine je še pred začetkom gradnje železnice sprejel uradne nazive ulic. Novomeščani so se v svojem mestecu, ki je takrat štelo okoli dva tisoč prebivalcev, sicer kar dobro znašli ter se usmerjali po imenih lastnikov hiš.[23]

Ob gradnji dolenjske železnice je v ospredje stopilo še eno vprašanje o imenih. Zanimiv članek nazorno razkrije, ne samo razhajanja zaradi imena bodočega kolodvora, ampak kar poimenovanja mesta samega:

> V kratkem času bode prisopihala železnica v srce dolenjsko. Blizo Bršlina vzdiguje se že kolodvor, skoraj ves je že dogotovljen. Nadeli so mu ime »Rudolfovo«. – Kako naj se imenuje srce dolenjsko: »Novo Mesto« ali »Rudolfovo?« V poslednjem času je nastala cela vojska radi pravega imena; proč z »Novim Mesto!« govore eni, drugi pa povzdigujejo svoj glas rekoč: Če nam vzamete »Novo Mesto«, dajte nam boljše ime kakor je »Rudolfovo«, ker ta beseda je slovnična nezmisel! Katero ime je torej pravo ime?
>
> Poglejmo za 30 let nazaj. Dne 7. Aprila 1865 obhajalo je Mesto 500letnico svojega obstanka. Tačas je prosilo na Dunaju, naj se mu dovoli opustiti ime »Neustadtl« in v bodoče rabi ime Rudolfswert, to je prvotno, po slavnem Rudolfu IV. ustanovitelju mu dano ime. Mesto je zadobilo to milost, in od tistega dne dalje se je imenovalo in se še imenuje Rudolfswert. Toda to je nemško ime! Kaj pa je sè slovenskim imenom, ali se je tudi to spremenilo? O tem nam noben vir ne poroča. V slovenskem je torej ostalo staro ime »Novo Mesto«; le nekateri novotarji so se jeli sramovati starega imena »Novo Mesto« in začeli so Mesto nazivati »Rudolfovo«, kakor bi bilo to bolj imenitno …
>
> ... Zvati so začeli mesto z besedo, katera ni niti samostalnik, temveč goli – pridevnik!! Ta pridevnik pa potrebuje samostavnika. To pomoč so mu tudi nameravali dati koj precej od početka v letu 1865, ker hoteli so nekateri, da se mesto v prihodnje ne imenuje več »Novo Mesto«, temveč »Rudolfovo Mesto«.
>
> Iz zložnosti pa ker je »Rúdolfovo Mesto« res jako okorna beseda, vvela se je novotarija: »Rudolfovo«. Te skovanke se je branila zdrava ljudska pamet in se je je srečno ubranila. Najbrže se to ime med narodom nikoli ne bo vdomačilo.

[23] Dolenjske novice, 15. 12. 1891, letnik 7, št. 24, Domače vesti., str. 192

> Kaj pa je s pridevnikom, izpeljanim od besede Rudolfovo? Ta pridevnikov pridevnik bi se glasil: »rudolfovski«; ker je pa »rudolfovski« še kosmatim ušesom prekosmat, zato se ga pa izogibajo ker se da, in res ne vem se spominjati, da bi ga kje bral zapisanega, slišal ga pa gotovo še nisem nikoli. Pa tudi pridevnik od Rudolfovega mesta: »rudolfovomeški« ni priporočila vreden, ne zveni prijetno, in je še opiljenemu, oglajenemu jeziku pretrd, kaj še le neolikanemu. Ker je torej »Rudolfovo« po nemškem imenu skovana beseda, »Rudolfovo mesto« pa tudi preokorno, ostane v pravi in polni veljavi »Novo Mesto« kot edino pravilno in primerno ime.«[24]

Za razliko od zgodovinskih evropskih narodov, ki so imeli svoje plemstvo in državne strukture že v srednjem veku, so se Slovenci kot narod izoblikovali zlasti na podlagi svojega jezika.[25] Težnje in prizadevanja za samobitnost malega jezikovnega naroda, sklicujoč se na naravno pravo v dobi zaostrovanja mednacionalnih odnosov v Avstro-Ogrski monarhiji, se zrcalijo tudi v reviji za leposlovje in znanost Dom in svet.[26] Njen urednik je zaskrbljen zastran imena glavnega mesta Dolenjske.

> … Kmalu bode pridrdrala železnica v naše ljubo dolenjsko Novo mesto, a zdi se, da mu bode odnesla dosedanje slovensko ime in mu dala tuje: Rudolfovo. Že sedaj je na poštnem pečatu »Rudolfovo« … In na postajo bodo hoteli tudi postaviti napis »Rudolfovo« … Vprašam pa: Ali govori naše ljudstvo tako? Ali ni to ime za nas samó narejeno? (Ne govorim o nemškem uradnem imenu.) Torej – zakaj bi silili to ime in izpodrival staro in narodno? Odločilne može iskreno prosim v imenu naših narodnih pravic, naj skrbé, da pride na novomeško postajo pravo ime: Novo mesto, ne pa Rudolfovo. Živela postaja Novo mesto!

V ličnem, s fotografijami opremljenem potopisu »Železnica Ljubljana – Novo mesto«[27], zmotijo potovalca nemška imena postaj in postajališč, napisana na prvem mestu. Zlasti ga žalosti ponesrečena skovanka »Rudolfovo«, napisana na novomeški postaji. »Slovenec pravi »mesto« in »Novo mesto«, in tega dejstva pač ne utaji nihče: torej je pravo jedino to.« odločno zaključi razmislek.

Kljub prizadevanju Novomeščanov je napis najprej po nemško »Rudolfswert« in nato slovensko »Rudolfovo« vseeno ostal. Šele po koncu prve svetovne vojne in razpadu Avstro-Ogrske monarhije je kolodvor dobil želeno domače ime, tistikrat napisano tudi v cirilici.

---

[24] Dolenjske novice, 1. 4. 1894, letnik 10, št. 7, Ali Novo Mesto, ali Rudolfovo?, str. 49–50
[25] Podoben primer so denimo Slovaki.
[26] Dom in svet, 1894, letnik 7, št. 6, zadnja stran
[27] Ibidem, Fr. Različnik, 1894, letnik 7, št. 12, Železnica Ljubljana – Novo mesto., str. 381

O slavnostni otvoritvi

Proga od Ljubljane preko Grosupljega do Kočevja se je slovesno odprla že 27. septembra leta 1893. Z gradbenimi deli so pohiteli, saj so državne železnice potrebovale velike količine premoga iz kočevskega rudnika. Gradnja dolenjskega kraka proge med Grosupljem in Novim mestom ter Stražo je bila takrat še v polnem teku.

Novomeški občinski svet se je pri otvoritvi dolenjske železnice sklenil zgledovati po otvoritveni slovesnosti Kočevarjev. Maja leta 1894 so bile priprave za slovesnost na višku. Pri načrtovanju prireditve niso prav nič skoparili. Tako so denimo iz Ljubljane naročili vojaško godbo za 180 goldinarjev[28]. Gasilnim društvom so namenili 40, meščanski gardi in meščanski godbi pa znesek po 30 goldinarjev. Kupiti so morali zastave, saj so bile ljubljanske preveč poškodovane, da bi si jih lahko sposodili. Da bi stroške slavja vsaj nekoliko pokrili, so predvideli vstopnino za slavnostna koncerta v gostilni pri Brunnerju[29] in hotelu Schwarz[30] po 50 krajcarjev za posameznika ter 30 krajcarjev za družine. Za vse predvidene izdatke si je županstvo pri mestni hranilnici izposodilo znesek v višini tisoč goldinarjev.[31]

Otvoritev dolenjske proge je potekala 31. maja leta 1894. Dolenjske novice so naslednjega dne na prvi strani objavile daljše poročilo o tem edinstvenem prazniku spodnje Kranjske.

[28] Goldinar se je delil na 100 krajcarjev. Leta 1892 so uvedli krono, ki je bila vredna pol goldinarja in se je delila na 100 vinarjev.
[29] Gostilna z zanimivo zgodovino se je nazadnje imenovala restavracija Breg. (Cvelbarjeva ulica 9)
[30] Takrat bolj znan z imenom hotel Pri solncu. V njem so v letu pomladi narodov 1848 prvič na Slovenskem uprizorili Linhartovo komedijo Ta veseli dan ali Matiček se ženi. (Rozmanova ulica 10)
[31] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 126, p. e. 207, št. dok. 752

štev. 11. V Novem Mestu 1. junija 1894. X. letnik.

Dolenjske Novice.

Izhajajo 1. in 15. vsacega meseca. Cena jim je za celo 1 gld., za pol leta 50 kr. — Naročnino sprejema J. Krajec v Novem Mestu, dopise pa uredništvo.

Kdor želi kako oznanilo v „Dolenjske Novice" natisniti dati, plača za dvostopno petit-vrsto 8 kr. za enkrat, dvakrat 12 kr., trikrat 15 kr.

Imamo jo! „dolenjsko železnico".

Včeraj nekako ob pol ene je prižvižgal tiho in slovesno vlak, ki nam jo je otvoril; danes se začne redna vožnja.

Spregovoriti nam je dolžnost vsaj nekoliko o tej za nas Dolenjce gotovo močno imenitni reči.

Sprejem v Novem mestu je bil gotovo prav lep, da krasán. Vse kar je moglo je hitelo na prazničnoozaljšan kolodvor. Prepričani smo, da so gospodi, katere nam je pripeljal vlak, bili povsem zadovoljni. Na kolodvoru so se razpostavili naši mestni gardisti, požarne brambe iz mesta, Črnomlja, Metlike, Mokronoga, St. Jerneja in Žužemperka, vojaška godba najeta iz Ljubljane, domača mestna godba, Dolenjski Sokol in nebrojno število gospode in preprostega ljudstva. Na griču, kolodvoru nasproti, so bili učenci in učenke iz Novega mesta in Šmihela, okrašeni s trobojnicami in cesarskimi barvami, držeč v rokah zastavice iste barve. Prav mičen pogled je bil.

Slavnostnega obhoda so se udeležili naslednji visoki gospodje: Vitez Wittek, sekcijski načelnik v trg. ministerstvu; minist. svetovalec Dr. Haberer in Wurmb; minist. tajnik Dr. vitez Forster; vladni svetovalec Heindl. — Od strani železničnih uradov: Predsednik vitez Bilinski, Bischoff, Wessely, Dr. Liharzik, Klemenčič, vitez Kniazislucki. — Knez Auersperg. — Od deželne vlade Kranjske: Predsednik baron Hein, Schemerl, Dralka, Mahkot, vitez Laschan, Gol, Svitil, Gril, vitez Vestenek. — Od deželnega zastopa: Detela, baron Apfaltrern, Murnik, dr. Papež, dr. Schaffer, dr. Vošnjak; poslanci Kersnik, Kušar, vitez Langer, Pfeifer, Povše, baron Švegelj, Šuklje, Svetec, Tavčar. Od sodnijskih uradov: Predsednika Kočevar in Gerdešič, Schneditz, dr. Pæuer, Golia, Jenšič, Klobučar. — Obrt. zbornice predsednik Perdan; vrhovni poštni ravnatelj Pokorny; od vojaštva vitez Fux, Müller; od ljubljanske hranilnice ravnatelj Luckmann in Bamberg. — Dalje: Prošt Urh, grof Margheri, grof Barbo, baron Berg. Župani: Grasselli, Perko, Gilly, Košak i. t. d. Mnogo inženerjev, podjetnikov i. t. d.

S preveselim „živio!" smo pozdravili došli vlak. Župan novomeški pa je slovenski nagovoril sekcijskega načelnika Witteka, izražaje v imenu mesta svoje veselje nad toliko srečo, da nam je Bog vendar spolnil goreče želje, davši nam železnico. Topiči so pokali, vojaška godba je zaigrala, neštevilni vzkliki veselja, zlasti iz mladih otročjih ust, so se razlegali. Pozabiti ne smemo še, da so se vdeležile sprejema zlasti tudi naše gospice v krasni narodni noši s pečami, kar je gospodom očividno jako dopalo.

Po kratkem postanku nam je parni stroj peljal gospodo do Straže, od koder se je vrnil zopet v Mesto. Tukaj je čakal odlično gospodo drugi sprejem

Kot lahko preberemo na naslovnici časopisa, se je prvi slavnostni sprejem zgodil na novomeški železniški postaji. Povabljene goste so nato v drugo pričakali pod razkošnim slavolokom pri Gorenjih ali Ljubljanskih vratih v Novem mestu. Po koncu svečanega sprejema so se prišleci sprehodili preko z zastavami in zelenjem lično okrašenega Glavnega trga. Tudi zaprte trgovinice na njem so pričale o tem, da je v Novo mesto res prišel velik praznik. Nadalje so se gostje odpeljali na ogled nove kmetijske šole Grm[32] ter se zopet preko trga in novega drevoreda po novi Kolodvorski cesti, okrašeni s slavoloki in mlaji, vrnili na novo železniško postajo.[33]

Motivi slavnostnega sprejema otvoritvenega vlaka na novomeškem kolodvoru. 31. maj leta 1894. Postrojena meščanska garda in prihod slavnostno okrašenega vlaka s cesarskim orličem ter gospodična v narodni noši s pečo. (Franc Pokorn, »Loka«, Dom in svet, 1894, letnik 7, št. 18, str. 568–569.)

[32] Šola je bila ustanovljena leta 1886 na Grmskem gradu.
[33] Dolenjske novice, 1. 6. 1894, letnik 10, št. 11, Imamo jo! »dolenjsko železnico«.

V preurejeni in okrašeni kurilnici je okoli tretje ure popoldan skoraj sto povabljencev čakala slavnostna pogostitev, ki se je pričela z zdravljicami. Osrednja napitnica je pripadla deželnemu glavarju Otonu Deteli, ki je izpostavil lepote, rodovitnost in naravne danosti dolenjske pokrajine. Od njih navdahnjen je med govorom vpletel ponarodelo pesem Blaža Potočnika »Pridi gorenj'c!«[34], ki je povezovala Kranjce kot jih je od tega dneva naprej tudi nova železniška proga. Napitnico je nadaljeval v nemškem jeziku, kjer je poudaril gospodarsko vrednost železnice, a se je spomnil tudi pomena poštne povezave, ki jo je vse od leta 1588 naznanjal »… romantičen zvok poštnega roga. Od danes naprej pa bode žvižek lokomotive za Novomesto signal njegovega gospodarskega napredka in uspevanja …«[35]

(Dom in svet, 1894, letnik 7, št. 12, str. 369)

Malo kasneje so se jim pri banketu pridružile gospodične v narodnih nošah in jih navdušile s pesmijo ter svojo mladostjo. In tako je šesta ura, čas odhoda, hitro prišla. Gospodje so dame povabili na slavnostni vlak, ki je dekleta zapeljal do bližnje postaje v Mirni Peči. Množica na okrašenem kolodvoru pa jim je veselo mahala v slovo. Obredni vagoni so se po deveti uri zvečer vrnili v Ljubljano, kjer jih je

[34] *Pridi, Gorenj'c, z mrzle planine! Vabi Dolenj'c v gorke doline. Mrzel je led, pridi se gret.*
Sonce gorko tukaj nam sije, trta ljubo gor se ovija, vince z gore greje srce.
Brati nas rod, brati nas Sava, pridi na brod krški s Triglava. Bratec bod' moj, pij ga z menoj!
Trta rodi, trud pozabimo, vince blešči Slovencem napijmo, bratom okrog, živi jih Bog!

[35] Slovenski narod, 2. 6. 1894, letnik 27, št. 124, Otvoritev dolenjske proge Grosuple–Novomesto–Straža.

prav tako pričakalo mnogo radovednežev.[36]

Da je bila slovesnost radostna in živahna, ter da je bila železniška povezava pridobitev tudi za poštne zveze, lahko preberemo v porumenelem prispevku prvega liberalnega dnevnika Slovenski narod. Od njega se je uradni poročevalec časopisa sicer ogradil, a je anonimni sodelavec predano opravil svoje delo:

> … Danes pa nam je po prijaznem prizadevanji našega starega sotrudnika g. S–ca došlo zanimivo poročilo … Stvar je ta: V petek popoldan, to je včeraj došlo je v Novo mesto priporočeno pismo z lakoničnim napisom: »Prekrasni gospodični Manici v narodni noši – Rudolfovo.« Oddano je bilo na vse zgodaj v Mürzzuschlagu in je vsled nove ugodne poštne zveze bilo že popoldne v Novem mestu. Tu pa grozna zadrega poštnega opraviteljstva, komu oddati to pismo! Po vse pravici se je slutilo, da list velja gospodični, ki je mej drugimi v narodni noši pozdravljala prejšnji dan slavnostne goste; ampak – Manica? Nič manj nego 17 krasnih Manic je bilo mej onimi gospodičnami. Torej kateri je oddati list? Poklicali so slavnostni odbor, a tudi ta, dasi je bil doslej z občno priznano sigurnostjo rešil svojo nalogo, sedaj ni znal pomagati iz zagate. Očitno je bilo, da je list pisal kak slavnostni gost, in ker sta se poleg drugih celo Wittek in kočevski knez tako gorko zanimala za dolenjske krasotice, bila je razburjenost silna. Kaj storiti? Naposled se domislijo, da se državni poslanec Šuklje še vedno mudi v mestu, in pokličejo ga na pomoč. On svetuje, da se pismo razpečati, ter prevzame vso odgovornost nasproti koaliranemu trgovskemu ministru. Svetovano in radovoljno storjeno! A vsebina pisma ni imela podatka, kateri bi odločno pokazal adresatinjo. Zato je pismo reklamovalo 17 parov nežnih ročic zase, a le – kar drage volje konštatujemo, – energičnemu posredovanju našega sotrudnika posrečilo se je, pismo vspešno reklamovati in rešiti za nas in za javnost. Svojim čitateljem morda ustrežemo ž njim; pismo je seveda nemški, a tu je avtentičen prevod:
>
> Prekrasna gospodična!
> Preljubezniva Manica!
>
> V brzovlaku proti Dunaju.
>
> Mojo dušo napolnjuje le še sladkost zadnjih trenutkov, ko mi je bilo še dano gledati v Vaše črne oči; vlak drdra z menoj že preko Zidanega mostu in jaz se poslavljam od prelepe kranjske dežele topeč se v spominih. Vprašali ste me deset sekund pred neizogibno ločitvijo: Kako sem se zabaval danes? Odgovoriti nisem mogel, brezobzirni zvonec je zvonil, in ker nisem smel riskirati, da bi se mi tako godilo, kakor lani v Kočevju, ko sem pri lepih kočevskih gospodičnah zamudil vlak, moral sem proč od Vas. Da, lepe so bile Kočevske gospice, a Vi ste lepša! In z odgovorom Vašemu zad-

[36] Slovenski narod, 1. 6. 1894, letnik 27, št. 123, Domače stvari.

njemu vprašanju tudi ne smem ostati na dolgu: zato Vam pišem takoj, tu v vlaku, ki ropoče preko zelene Štajerske, pišem Vam, kako sem se zabaval, a mislim le na Vas, prekrasna Manica ... [37]

Otvoritvena slovesnost dolenjske železnice na novomeškem kolodvoru 31. maja leta 1894. Tudi na Kapiteljskem griču za postajo dogajanje opazuje mnogo ljudi. (Dolenjski muzej Novo mesto)

[37] Slovenski narod, 2. 6. 1894, letnik 27, št. 124, S slavnostnim vlakom.

O kolodvoru Rudolfovo

Dolenjska proga je bila že v prvem desetletju obstoja po prometu visoko nad povprečjem ostalih lokalnih prog avstrijskega cesarstva. Potniški promet je stalno naraščal in je presegel pričakovanja. Navzlic temu, tako želenega hitrega gospodarskega napredka moderna povezava s širnim svetom le ni izpolnila. Do preloma stoletja delniška družba Dolenjskih železnic ni bila sposobna odplačevati obresti najetega posojila. Donosnost družbe se je nato izboljšala, vendar ne za dolgo. Po petih letih nerentabilnosti delniške družbe je država leta 1913 sporazumno prevzela njeno celotno premoženje.[38]

Nova dolenjska železnica je po pričakovanjih povečala in pospešila trgovino s kmetijskimi pridelki in živino. V Novem mestu so ob Kolodvorski cesti, kjer danes stoji Kulturni center Janeza Trdine, leta 1897 uredili novo sejmišče, ki so ga prej prirejali na vse bolj utesnjeni in ob deževju blatni Loki. Takrat so uvedli tudi konjske sejme.[39] Zlasti pa se je razcvetela trgovina z lesom iz prostranih pragozdov širše Dolenjske. V gozdovih so tako zapele številne sodobne parne in vodne žage za les, ki ga je bilo sedaj mogoče pripeljati tudi na svetovne trge.

Kot je bilo že omenjeno, je železnica dvignila poštne storitve na višjo raven. Sedaj je bil možen veliko večji, hitrejši ter tudi cenejši prevoz poštnih pošiljk. Pošto so prevažali z rednimi vlaki v poštnih vagonih, ki so jo na kolodvor dostavljali štirikrat dnevno.[40] Vzdolž dolenjske proge so vzpostavili tudi telegrafsko napeljavo, ki je omogočala bliskovit prenos informacij.

Že leto po otvoritvi proge je prišlo do ponovnega rivalstva med novomeško in prečensko občino, v mejah katere je stala nova železniška postaja. Tokrat je bilo jabolko spora dodatna kolodvorska dovozna ceste, ki so jo želeli Prečenčani graditi z bršljinske strani. Mestni politiki so branili obstoječo ureditev, ki jo niso, kot utemeljujejo, podprli le z nakupom 140 glavniških delnic, ampak so za gradnjo železnice sosednji občini brezplačno odstopili tudi »okol 3 orale najlepše hoste vredne nad 1000 goldinarjev«. Mestna oblast je bila zlasti v skrbeh zaradi

[38] Mohorič, Zgodovina železnic, str. 178–180
[39] Dolenjske novice, 15. 7. 1897, letnik 13, št. 14, Razglasilo, str. 127
[40] Marjeta Bregar, Pošta na Dolenjskem do leta 1918: katalog zgodovinske razstave, 26. november 2004 – 15. maj 2005, Novo mesto: Dolenjski muzej, 2004, str. 61

prometa, ki naj bi se tako še v večji meri izognil mestu. Nadalje so navedli, da bi bila nova dovozna pot speljana po mestnem zemljišču, pri čemer bi prišlo do precejšnjih stroškov za razsvetljavo in mestno stražo. Morebitno dodatno dovozno cesto tako predstavljajo kot »silno oviro« za razvoj njihove občine, ki ni v skladu s situacijskim načrtom mesta in njegovim širjenjem.[41] Argumente, ki se zdijo precej šibki, je deželni odbor upošteval, tako da dodatni dovoz ni bil zgrajen.

Železniška postaja Novo mesto iz okoli leta 1900. V ospredju vidna telegrafska napeljava, izvirno slovensko poimenovana »urnokaz«, vzpostavljena v letu otvoritve dolenjske proge. (Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto)

Železniška postaja je bila po novi Kolodvorski cesti tedaj od mesta oddaljena skoraj poldrugi kilometer. Niveleta postaje je vodoravna in dolga dobrega pol kilometra.[42] Razen sprejemne

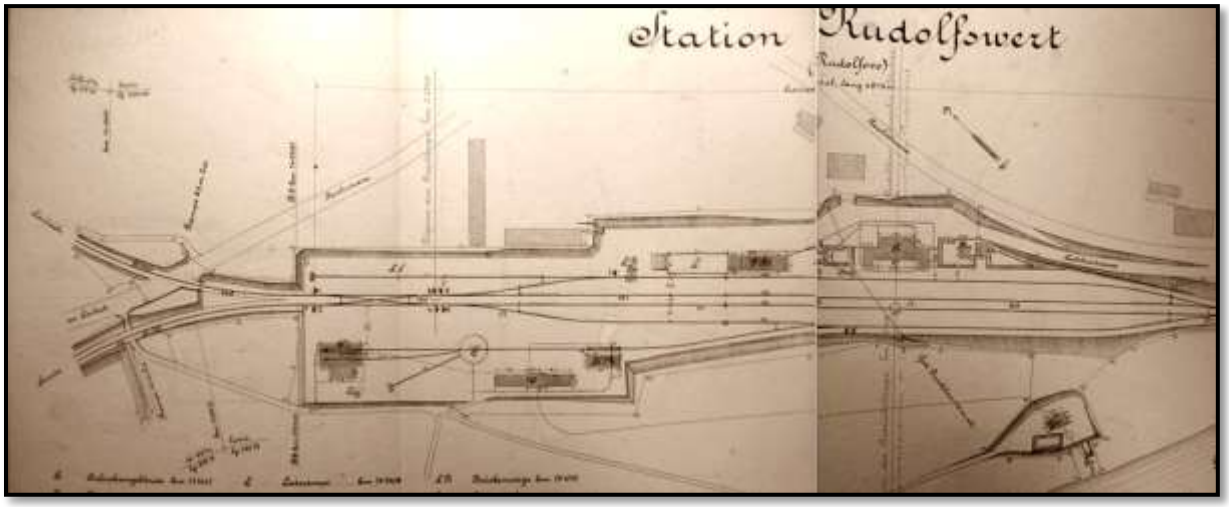
[41] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 74, p. e. 117
[42] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 284

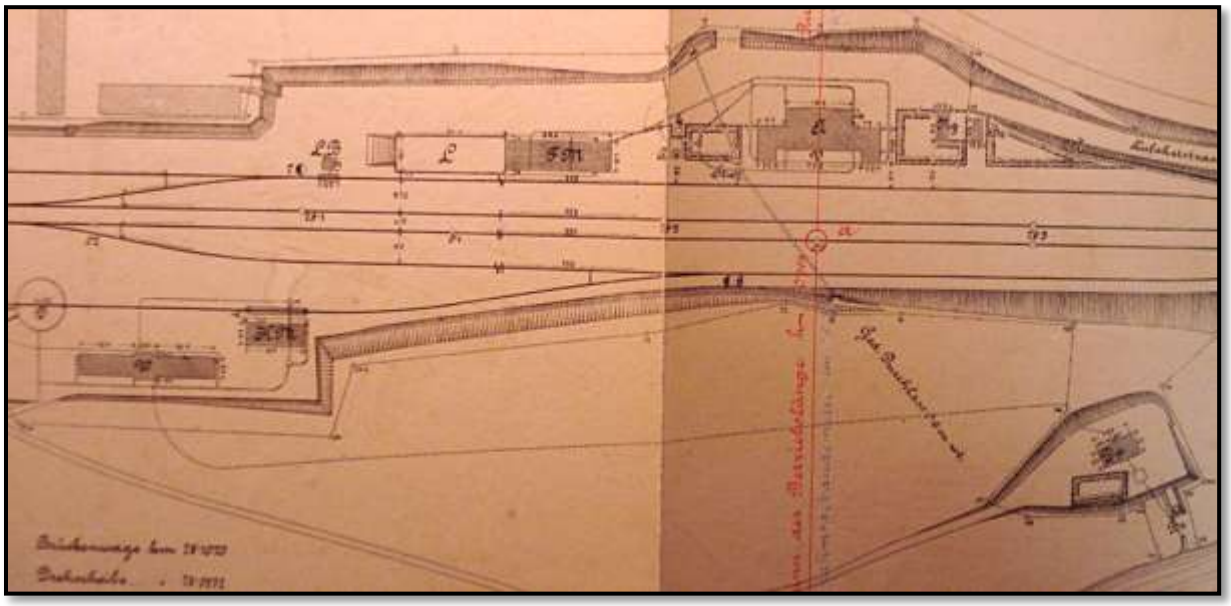
stavbe so zgradili še skladiščni prostor z nakladalno ploščadjo, kurilnico za oskrbo parnih lokomotiv, lopo za shranjevanje premoga, pomožno stavbo, drvarnico in vodno postajo. Slednja je povezana s cevovodom, ki vodi do črpalnice, umeščene niže ob nabrežju reke Krke. Poleg vodne postaje so umestili okretnico, s katero so obračali lokomotive, ki praviloma niso vozile vzvratno.[43]

Zgoraj: pogled z Marofa na Novo mesto. Stara cesta za Ljubljano (Kettejev drevored); Spodaj: Sprejemna stavba postaje. Desno skladišče. Levo nad njim viden depo za oglje. Za njim vodna postaja s stolpom. Desno od skladišča mostna tehtnica, nad njo kurilnica z vhodoma za lokomotive. Nasproti sprejemnice, skrajno desno čez cesto gostišče Perko. Za njim žaga, eden od redkih industrijskih obratov v Novem mestu in okolici. Razglednica iz okoli leta 1900. (KMJ Novo mesto)

[43] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 286

Načrt kolodvora Novo mesto iz leta 1900.[44]





A – sprejemna stavba, V – veranda, W – stavba vodne postaje, Dp – črpalnica, pred njo manjši ograjen vrt, ki je vrisan tudi na levi in desni strani sprejemnega poslopja. Vidna je prekinjena črta, ki označuje potek cevovoda od črpališča do vodne postaje. Spodaj vrisana pot, ki povezuje črpališče in kolodvor., Fm – skladišče, L – nakladalna ploščad, Km – stavba za skladiščenje oglja, Br – vodnjak, Cs – cisterna za kapnico, Hz – drvarnica , Ng – pomožno poslopje, LB – mostna tehtnica za tehtanje tirnih vozil, D – okretnica, k – smetišče

[44] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 286

V arhivskih dokumentih zasledimo, da je bila postaja leta 1910 že priključena na vodovodno omrežje.[45] Za časa gradnje belokranjske železnice, ki je potekala od leta 1912 do leta 1914, se je gradilo tudi na novomeškem kolodvoru. Podaljšali so glavno postajno poslopje in zgradili remizo s tremi tiri za shranjevanje, čiščenje in popravljanje tirnih vozil. Povečali so zmogljivost vodne postaje in umestili dodatna napajalnika za oskrbovanje lokomotiv z vodo. Na vsaki strani kolodvora so namestili postavljalnici z napravami za premikanje kretnic ter uravnavanje signalov. Postavili so dodatne ranžirne tire in ob kurilnici verjetno v istem obdobju skladišče za potrebe vzdrževanja železnice.[46] Poleg sprejemne stavbe je bil na pobudo mestne občine leta 1914 zgrajen bife, ki ga je Ravnateljstvo državnih železnic v Trstu dalo v najem podjetnemu Jožetu Matku. Že naslednjega leta sta ga prevzela Marija in Ludvik Košir in ga vodila vse do leta 1942.[47] Bife je bil po besedah novomeškega župana nujno potreben, saj »potujoče občinstvo« vzdolž proge od Grosupljega do Karlovca ni imelo nobene okrepčevalnice.[48]

[45] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 90, p. e. 132
[46] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 68, p. e. 250
[47] Slavka Ložar, Stare gostilne in gostilničarji v novomeški občini, Novo mesto: Dolenjska založba, 1991, str. 118
[48] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 129, p. e. 210, št. dok. 891

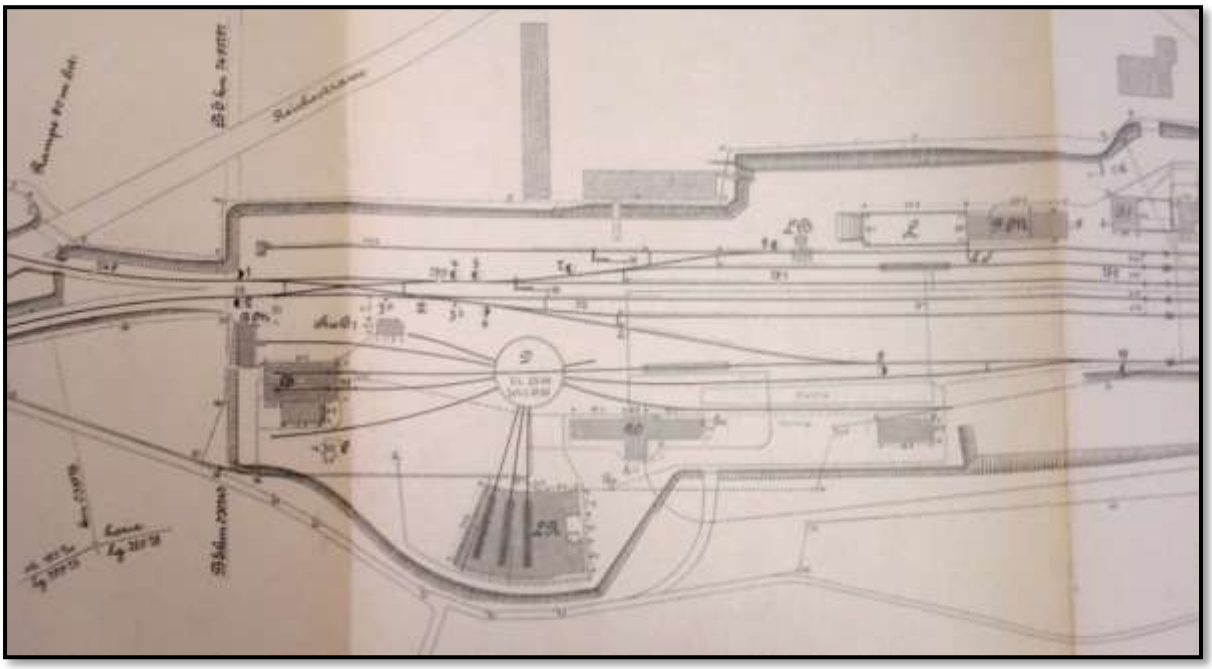
Desno od sprejemne stavbe tovorno skladišče. Levo nad njim vodna postaja s stolpom. Desno nad skladiščem stoji kurilnica. Levo od glavne stavbe ograjen okrasni vrt, pomožno poslopje in drvarnica. Fotografija iz okoli leta 1900. (Zgodovinski arhiv Ljubljana, Enota za Dolenjsko in Belo krajino)

Delniška družba dolenjskih železnic je za začetek obratovanja tako kočevskega in dolenjskega kraka proge kupila deset lokomotiv za tovorne vleke. Od tega osem že uveljavljenih modelov, ki so jih v Avstriji od leta 1888 do konca 19. stoletja izdelali kar 153. Parna lokomotiva kkStB 56 je lahko s hitrostjo 50 km/h po ravnini vlekla tudi do tisoč ton vleke. Dve lokomotivi sta bili novejšega tipa in seveda še malce močnejši.[49] Poleg lokomotiv so nabavili štiri potniške vagone z oddelkoma prvega po 12 in drugega razreda po 16 sedežev. Šest vagonov z drugim in tretjim razredom in 16 vagonov za tretji razred s po 48 sedeži. Kupili so dva vagona za prt-

[49] Marko Košir, Od železne ceste do ..., Maribor, Pro-Andy, 2010, str. 22–23

ljago, šest poštnih, 13 zaprtih in 88 odprtih tovornih vagonov. Vozni park je imel še vagon s cisterno za vodo, 14 progovnih vozičkov, dve drezini ter snežni plug. Za vzdrževanje vseh teh tirnih vozil ter opremljanje lokomotiv je skrbela šišenska kurilnica državne železnice v Ljubljani.[50]

Načrt kolodvora Novo mesto iz leta 1914[51]



H – kurilnica, Bm – skladišče za potrebe vzdrževanja železnice, W – vodna postaja z novim prizidkom, F – gasilska brizgalna, LR – remiza , Bf – bife, Stwh1 – postavljalnica, Zgoraj dva pravokotnika predstavljata obrat žage, ki ni bili v pristojnosti Direkcije državnih železnic. Nad njima državna cesta.

Prvi redni vlak je iz novomeške železniške postaje odpeljal 1. junija leta 1894. Na vlaku je bilo pet uslužbencev: vlakovodja, strojevodja, kurjač in dva sprevodnika. Poleg službenega

[50] Sto let dolenjske proge, str. 20
[51] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 285

vagona so bili v kompoziciji še štirje potniški vagoni tretjega razreda. Železniški vozovi so imel razsvetljavo na olje. Vsi vagoni niso imeli stranišča.[52]

Nasploh je bilo v bližini kolodvora precej živahno. Že čez cesto na kolodvorski ulici 2 so odprli gostilno Perko s prenočišči. Leta 1910 je Jelenčevo posest skupaj z gostilno kupil Josip Windischer iz Kandije. V letu otvoritve železnice je pri železniških zapornicah na državni cesti odprl gostilno mizar Anton Šali. Najbolj znana in uspešna pa je bila primestna gostilna z vrtom in baliniščem na Ljubljanski cesti 33 (danes hišna številka 14). Hišo na križišču državne ceste in dovozne poti do kolodvora je leta 1894 kupil Anton Müller in v njej odprl gostilno. Prijetna promenada čez Marof je do gostišča vodila zlasti novomeško izbrano družbo. Prirejali so plese, na katerih je igral železniški ansambel in veselice z mestno godbo. V gostišču je prepeval železniški pevski zbor. Zaradi odlične prometne lege in bližine kolodvora so se v njej ustavljali tudi mnogi prehodni gostje.[53]

[52] Sto let dolenjske proge, str. 14
[53] Ložar, Stare gostilne in gostilničarji v novomeški občini, str. 117–118

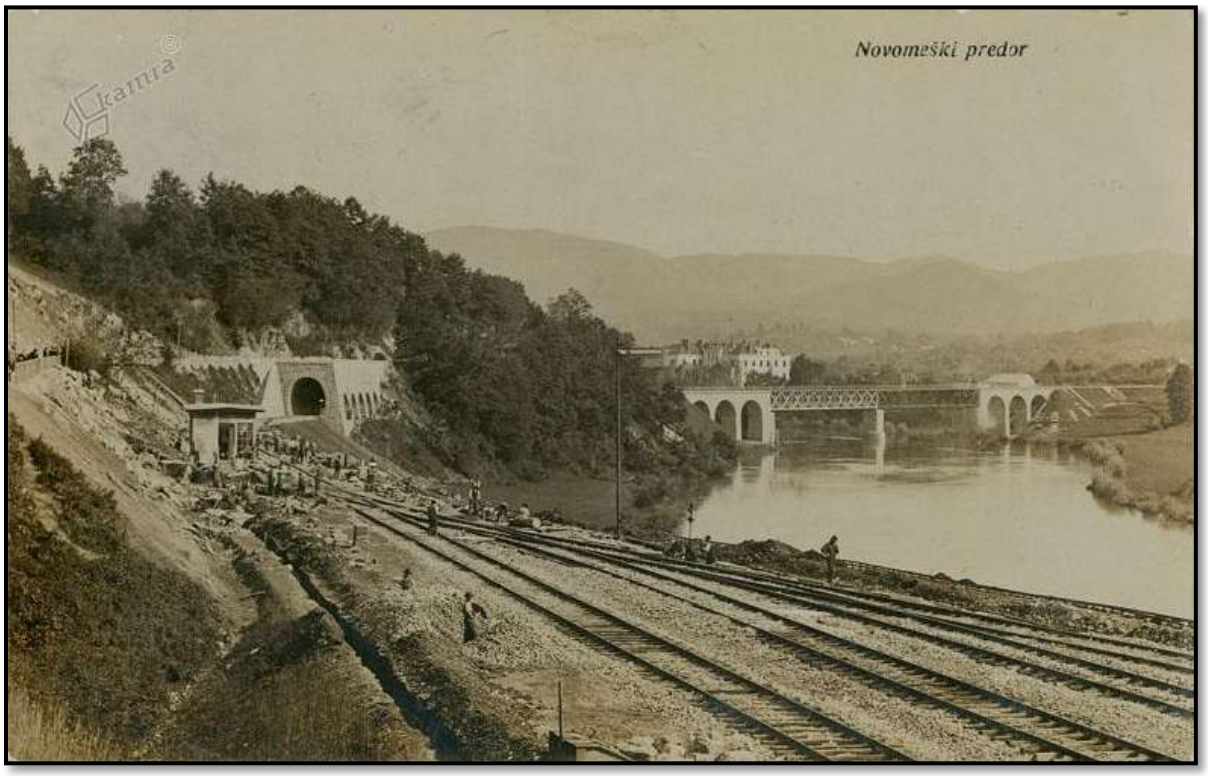
Levo sprejemno poslopje železniške postaje pred dozidavo. Desno gostišče na Kolodvorski ulici 2. V ozadju Žaga, eden prvih industrijskih obratov na območju Novega mesta. Razglednica iz časa pred prvo svetovno vojno. (Lastnik razglednice Zvonko Čampa)

Že pred otvoritvijo dolenjske proge je bilo dogovorjeno, da bodo zaposlovali domačine. Usposobljeni uslužbenci dolenjskih železnic so morali obvladati tako slovenski kot nemški jezik. V prvem letu obratovanja proge so avstrijske državne železnice na kolodvoru zaposlile osem oseb. Tri iz novomeškega okraja, dva iz krškega in litijskega ter enega iz radovljiškega.[54] Železniško postajo Novo mesto sta v letu 1895 vodila Rudolf Zheleny in Jožef Hočevar. Za službno mesto postajenačelnika sta za leto 1896 navedena Johan Mitterwurzer in Rudolf Hofmann. Delovno mesto je leta 1908 prevzel Fridrich Kiepach.[55] Bivši c. kr. oficir v glasilu slovenskih železniških uslužbencev ni bil ravno dobro zapisan. »Kajti še noben načelnik pred

[54] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 72, p. e. 116, št. dok. 796
[55] Rustja, Dolenjske proge, str. 154–155

njim ni tako skrbno gledal na to, kako prihrani železniški upravi kaj takega, kar bi sicer prišlo lehko ubogemu delavcu prav.«[56] Delovno mesto je opravljal vsaj še do prve svetovne vojne.

Sprva je Novo mesto z Ljubljano povezovalo troje parov vlakov. Iz novomeškega kolodvora je vlak odpeljal zgodaj zjutraj, dopoldan in proti večeru. Razdaljo med Novim mestom in Ljubljano je vlak premagal v dobrih treh urah in pol. Potniki so morali v Grosuplju prestopiti na vlak iz Kočevja, kar je v Novem mestu povzročalo precejšnje negodovanje.



Dela na kolodvoru. Pred predorom stoji postavljalnica. Razglednica je bila posneta 15. 6. leta 1914, slab mesec po otvoritvi belokranjske proge. (KMJ Novo mesto)

Oglejmo si še zanimivo vrednostno razmerje. Najcenejša vozovnica za zgoraj omenjeno premagano pot je znašala krono in osem vinarjev. Nekvalificirani delavec je denimo na

[56] Železničar, glasilo slovenskih železniških nastavljencev, 1. 7. 1914, letnik 7, št. 13, Dopisi., str. 4

novomeškem kolodvoru leta 1909 zaslužil 2,60 krone na dan.[57] Ravnateljstvo državnih železnic v Trstu je za službo snaženja kolodvorskih prostorov namenila 120 kron mesečno, čuvaj železniške postaje pa je za 20 noči straže prejel dobrih 50 kron.[58] Kočijaži so recimo v poletnem času od kolodvora do mesta računali 60 krajcarjev za največ štiri osebe, za večje število potnikov so zahtevali 80 krajcarjev. Pozimi so bile cene za spoznanje dražje.[59] Pri tem velja omeniti, da je bila vrednost goldinarja oz. pol manj vredne krone do prve svetovne vojne dokaj stabilna, in da se cene storitev in blaga niso občutno spreminjale.

Vozni red železnice Ljubljana-Novomesto-Straža.

zjutraj	popoldne	zvečer	Vozne cene I.	Vozne cene II.	Vozne cene III.	Postaje	Vozne cene I.	Vozne cene II.	Vozne cene III.	zjutraj	popoldne	zvečer
6·10	12·55	7·20				iz Ljubljane juž. k. v				8·19	2·32	9·25
6·24	1·09	7·34	0·20	0·20	0·10	Ljubljana d. ž.				8·08	2·21	9·14
6·36	1·21	7·46	0·45	0·30	0·15	Laverca	0·39	0·20	0.10	7·52	2·06	8·59
6·44	1·29	7·54	0·54	0·36	0·18	Škofelca	0·36	0·24	0.12	7·45	1·59	8·52
6·59	1·45	8·09	0·81	0·54	0·27	Šmarje-Sap	0·63	0·42	0.21	7·31	1·44	8·38
7·07	1·54	8·17	0·99	0·66	0·33	p. Grosuplje o.	0·78	0·52	0.26	7·21	1·33	8·28
7·25	2·09	8·35				o. Grosuplje p.				6·54	1·19	8·07
7·39	2·24	8·49	1·26	0·84	0·42	Žalna	1·08	0·72	0.36	6·40	1·03	7·53
7·51	2·44	9·01	1·44	0·96	0·48	Višnja gora	1·40	0·93	0.47	6·29	12·51	7·42
8·05	3·10	9·15	1·71	1·14	0·57	Zatičina	1·49	0·99	0.50	6·14	12·30	7·27
8·14	3·20	9·24	1·89	1·26	0·63	Št. Vid p. Z.	1·67	1·11	0.56	6·03	12·12	7·16
8·20	3·29	9·30	1·98	1·32	0·66	Radoševa vas	1·76	1·17	0.59	5·57	12·06	7·10
8·44	4·00	9·54	2·39	1·59	0·80	Velika Loka	2·16	1·44	0.72	5·35	11·39	6·48
8·59	4·26	10·09	2·61	1·74	0·87	Trebnje	2·39	1·59	0.80	5·22	11·22	6·35
9·21	4·55	10·31	2·97	1·98	0·99	Mirnapeč	2·75	1·83	0.92	4·57	10·49	6·10
9.43	5·18	10·53	3·42	2·28	1·14	Novo Mesto	3·24	2·16	1.08	4·33	10·15	5·46

Novo mesto (odhod)	10^{00}	5^{40}	8^{20}	4^{20}	Straža	(odhod)	6^{40}	11^{00}	9^{07}	5^{00}
Straža (prihod)	10^{26}	6^{04}	9^{10}	4^{50}	Novo mesto	(prihod)	6^{20}	10^{40}	9^{38}	5^{35}

Pojasnilo znamenj. p. Postajališče. — O. Osebni vlak. — Nočna doba od 6. ure zvečer do 5. ure 59 minut zjutraj označena je z navpičnimi črtami (6^{00} — 5^{59}).

Vozni redi dolenjske železnice leta 1895. (Dolenjske novice, 1. 5. 1895, letnik 11, št. 9, str. 82)

Na seji mestnega sveta leta 1906 se je med drugim razpravljalo tudi o problemih dolenjske železnice. Slišati je bilo zahteve o povečanju skladišča na železniški postaji, saj je to zaradi vse večjih količin tovora postalo premajhno. Nadalje so bila izrečena opozorila glede netočnosti vlakov in zahteve po zvišanju potovalne hitrosti, ki je bila na dolenjski lokalni progi od 25 do

[57] Železničar, 15. 12. 1909, letnik 2, št. 24, Delavski odbor na državni železnici., str. 4
[58] Ibidem, 1. 7. 1914, letnik 7, št. 13, Dopisi., str. 4
[59] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 73, p. e. 116, št. dok. 1072

30 km na uro. Na kolodvoru je prihajalo tudi do neljubih dogodkov, ko so se morali potniki tretjega razreda voziti v živilskih vagonih, kar je seveda povzročalo njihovo precejšno jezo in ogorčenje.[60]

Leta 1908 je na okrajnem glavarstvu v Novem mestu potekal komisijski pregled predvidene trase belokranjske železnice. Med občinskimi mestnimi svetniki in županom sosednje občine Šmihel–Stopiče Josipom Zurcem je na tem pregledu prišlo do ostrega besednega boja. Župan z desnega brega reke Krke je od komisije zahteval izgradnjo glavne železniške postaje v Kandiji. Nasprotno se je novomeški zastop zavzel za obstoječi kolodvor v Bršljinu in za izgradnjo potniškega postajališča na levem bregu reke, pred železniškim mostom, poleg živinskega sejmišča. Zahteve mestne uprave je v svoji prošnji podprlo tudi 62 novomeških obrtnikov in trgovcev. V peticiji so bili proti kandijskemu kolodvoru, češ da je na severni strani mesta 162 vasi, ki gravitirajo na obstoječo železniško postajo, kolodvor v Kandiji pa bi uporabljalo le 11 vasi.[61]

Novomeščani so se torej odločno borili za prvenstvo svojega kolodvora, dopuščali le postajališče v Šmihelu in to utemeljevali z majhnim številom prebivalstva. Obstoječi kolodvor je vendarle ostal glavni, postavitev potniškega postajališča ob sejmišču je zaradi pomanjkanja prostora takrat odpadlo, Kandijcem pa so zgradili postajo Kandija.

[60] Dolenjske novice, 1. 11. 1906, letnik 22, št. 21, Naznanila mestnega magistrata., str. 192
[61] Ibidem, 1. 11. 1908, letnik 24, št. 21, Piše se nam: Iz Novega mesta., str. 169

Možje so se dali ovekovečiti z modelom kkStB 56. Razglednica iz konca 19. stoletja. (KMJ Novo mesto)

O otvoritvi belokranjske železnice

Na predvečer prve svetovne vojne 25. maja leta 1914 je otvoritveni vlak iz Ljubljane v Novo mesto pripeljal 130 povabljencev. Poročevalec dnevnika Slovenski narod je takole spremljal dogajanje:

> Ob določeni uri ob 9:23 minut je prispel vlak na novomeški kolodvor.
>
> Še ko je bil za ovinkom, so jeli pokati topiči in ko je polagoma vozeč pridrčal na postajo, so zadoneli zvoki cesarske pesmi.
>
> Kolodvor je bil okrašen z zelenjem in zastavami v slovenskih in cesarskih barvah. Na peronu je bilo zbrano vse novomeško uradništvo s svojimi predstojniki na čelu, profesorski zbor gimnazije z

dijaštvom, učiteljstvo s šolsko mladino, duhovščina, meščanstvo, za kolodvorom in ob progi pa je valovala pestra množica, ki je prihitela od blizu in daleč, da prisostvuje otvoritvi toli težko pričakovane belokranjske železnice, ki naj bode nova etapa v gospodarskem razvoju naše Dolenjske. Tik ob peronu je bila postavljena posebna tribuna za dame. Tu se je zbral cvet novomeškega ženstva, dame in gospodične, ki so po svoji lepoti in eleganci vzbujale splošno pozornost. Pred damsko tribuno je stala godba, poleg nje pa je bila razvrščena meščanska garda pod poveljstvom svojega stotnika Bergmanna.

Gardisti so imeli na kapah hrastovo listje in ko se je vlak ustavil, se je slišalo nemško povelje »habt acht«. Anahronizem! Že zdavnaj je v Novem mestu vse slovensko, staro nemškutarstvo je že zdavna leglo v grob, v meščanski gardi pa še vedno vlada duh predmarčnih časov, ko je slovenska narodna zavest še snivala in spala …

Pred špalirjem šolske mladine, ki je imela v rokah slovenske in cesarske zastavice, je stal mestni občinski zastop, na čelu mu župan g. Karel Rosman.

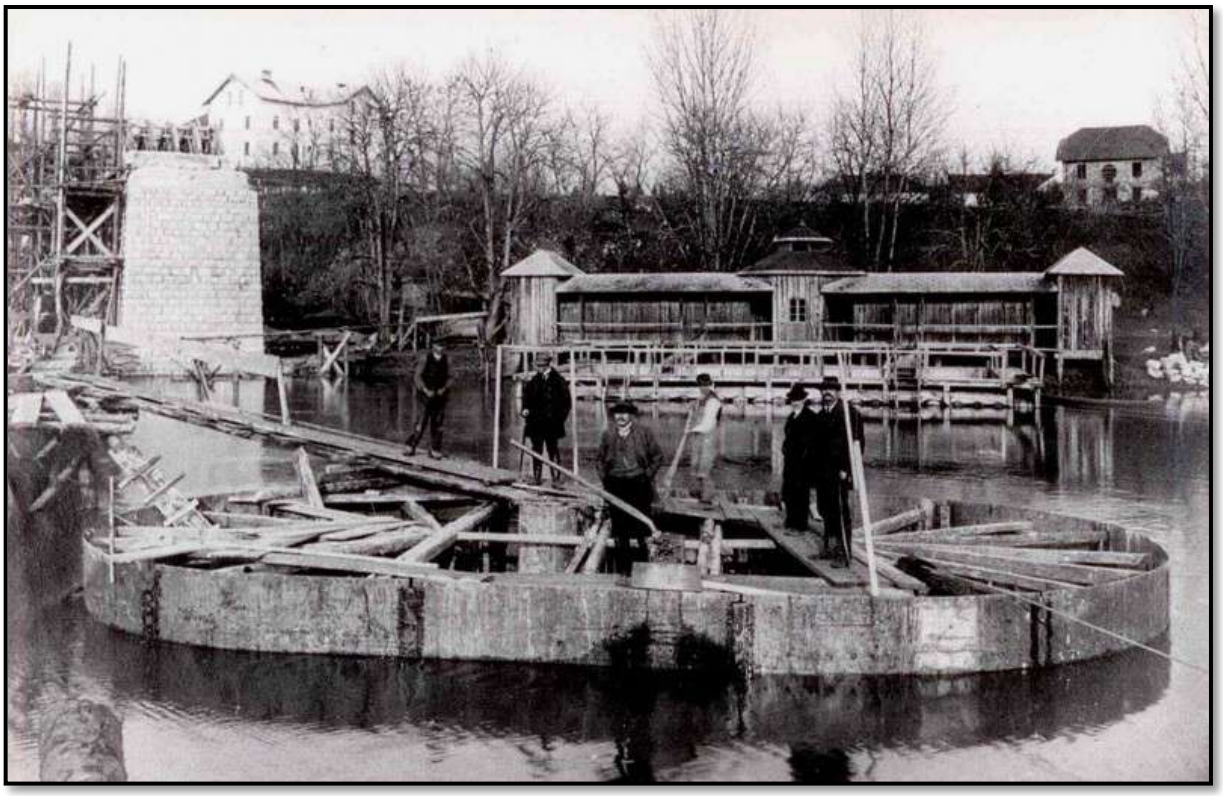
Ko je minister izstopil iz vlaka, so zadoneli navdušeni živio klici, mladina je mahala z zastavicami, s kapiteljskega hriba pa so grmeli topiči.

Mestni župan je nato v imenu občine in njenih prebivalcev pozdravil železniškega ministra s kratkim nagovorom, v katerem je poudaril gospodarski pomen belokranjske železnice zlasti za domačine, ki so se zaradi revščine množično izseljevali zlasti v Ameriko. Minister Zdenko von Forstner je govoru dodal nekaj spodbudnih in uglajenih besed ter prejel bogat šopek s slovenskimi trakovi.

Knezoškof Anton Bonaventura Jeglič je nato ob sodelovanju ostalih duhovnikov opravil liturgični obred in blagoslovil železniško progo ter okrašeno lokomotivo. S Foersterjevo kantato »Ako Gospod ne zida hiše« ga je spremljal gimnazijski pevski zbor. Na koncu slovesnosti so zopet počili topiči ter se oglasili zvonovi novomeških cerkva, ki so naznanili odprtje belokranjske železnice.

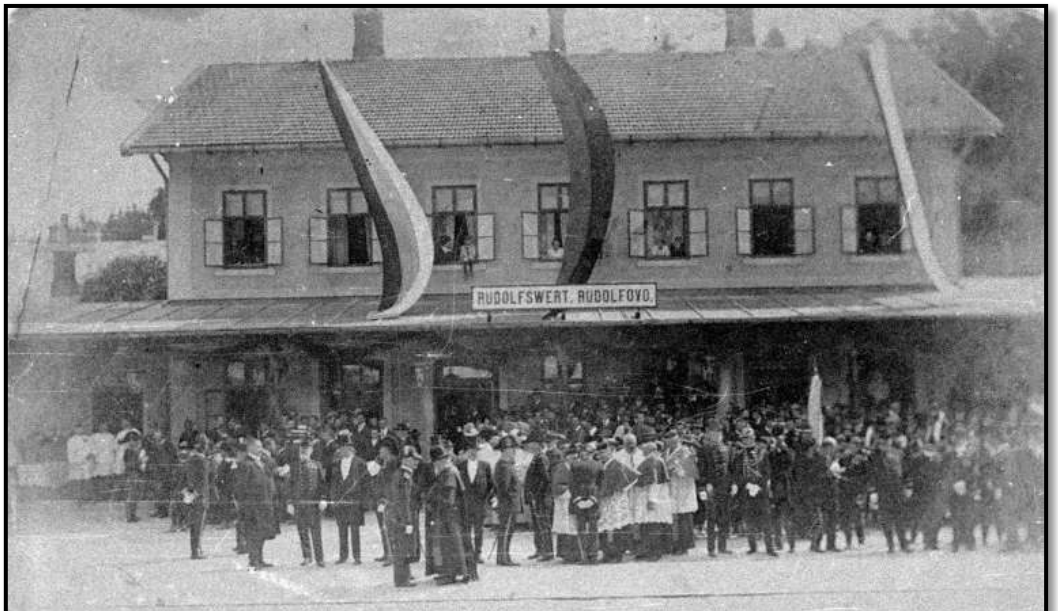
Vlak je za tem veselo druščino izbrancev varno prepeljal po gradbeni mojstrovini preko reke, kjer so jih v sosednji občini na novi železniški postaji že nestrpno pričakovali praznično oblečeni Kandijci. Slavnostni sprejemi so si tako sledili na vseh postajah in postajališčih vse do

obmejne Rosalnice. Otvoritev železnice se je končala v Črnomlju z veliko, radostno pogostitvijo pregovorno gostoljubnih Belokranjcev.[62]



Gradnja železniškega mostu leta 1912. Keson za izčrpanje vode in gradnjo podpornega stebra. Zadaj sameva mestno kopališče, ki so ga ognjevarno posodobili zaradi nove železnice.[63] Levo zgoraj stavba, ki je bila porušena ob gradnji Šmihelskega cestnega mostu in so jo Novomeščani imenovali hiša z levi. Danes stojita leva pred stavbo Elektro Ljubljana na Ljubljanski cesti 7. Desno zgoraj Gostišatova hiša. (Dolenjski muzej Novo mesto)

[62] Slovenski narod, 26. 5. 1914, letnik 47, št. 118, Otvoritev belokranjske železnice, str. 1–2
[63] SI_ZAL_NME/0005, t. e. 129, p. e. 210, št. dok. 956



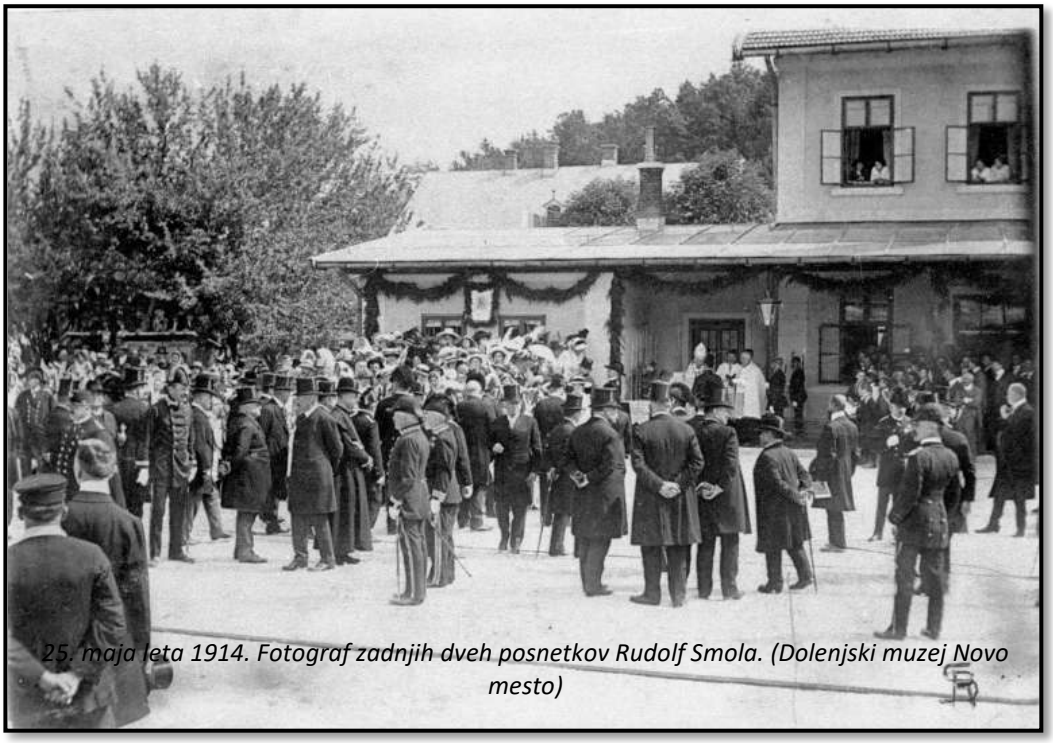
Kolodvor Novo mesto pred prihodom slavnostnega vlaka in otvoritvijo belokranjske železnice. Na postaji visita dolgi trobojnici z barvami osrednje slovenske dežele kronovine Kranjske, v sredini rumeno-črna zastava cesarstva. 25. maja leta 1914.

V pričakovanju otvoritvenega vlaka belokranjske proge. 25. maja leta 1914.

Pražnje oblečene Novomeščanke čakajoč na tribuni. Kolodvor 25. maja leta 1914.

Otvoritveni vlak 25. maja leta 1914. (fotografije Dolenjskega muzeja Novo mesto)

Prihod slavnostnega vlaka z dvoglavim cesarsko-kraljevim orlom osrednjim grbom habsburške hiše. 25. maja leta 1914.



25. maja leta 1914. Fotograf zadnjih dveh posnetkov Rudolf Smola. (Dolenjski muzej Novo mesto)

O vodni postaji s črpališčem ob reki

Parne lokomotive so potrebovale precejšnje količine vode s čim manj usedlin in tudi apnenca. Ker na Dolenjskem kot tudi drugod na ozemlju današnje Slovenije konec 19. stoletja vodovodno omrežje še ni bilo razvito, so pri gradnji dolenjske proge na železniških postajah v Grosuplju, Ivančni Gorici, Trebnjem in Novem mestu postavili vodne postaje s črpalkami, ki so vodo iz zajetja potiskale po cevovodih v vodne zbiralnike postaj. Slednji so morali biti dovolj visoko, da je lahko voda tekla po ceveh do velikih pip, napajalnikov. S pomočjo njih so polnili zlasti prostorne zalogovnike lokomotiv.

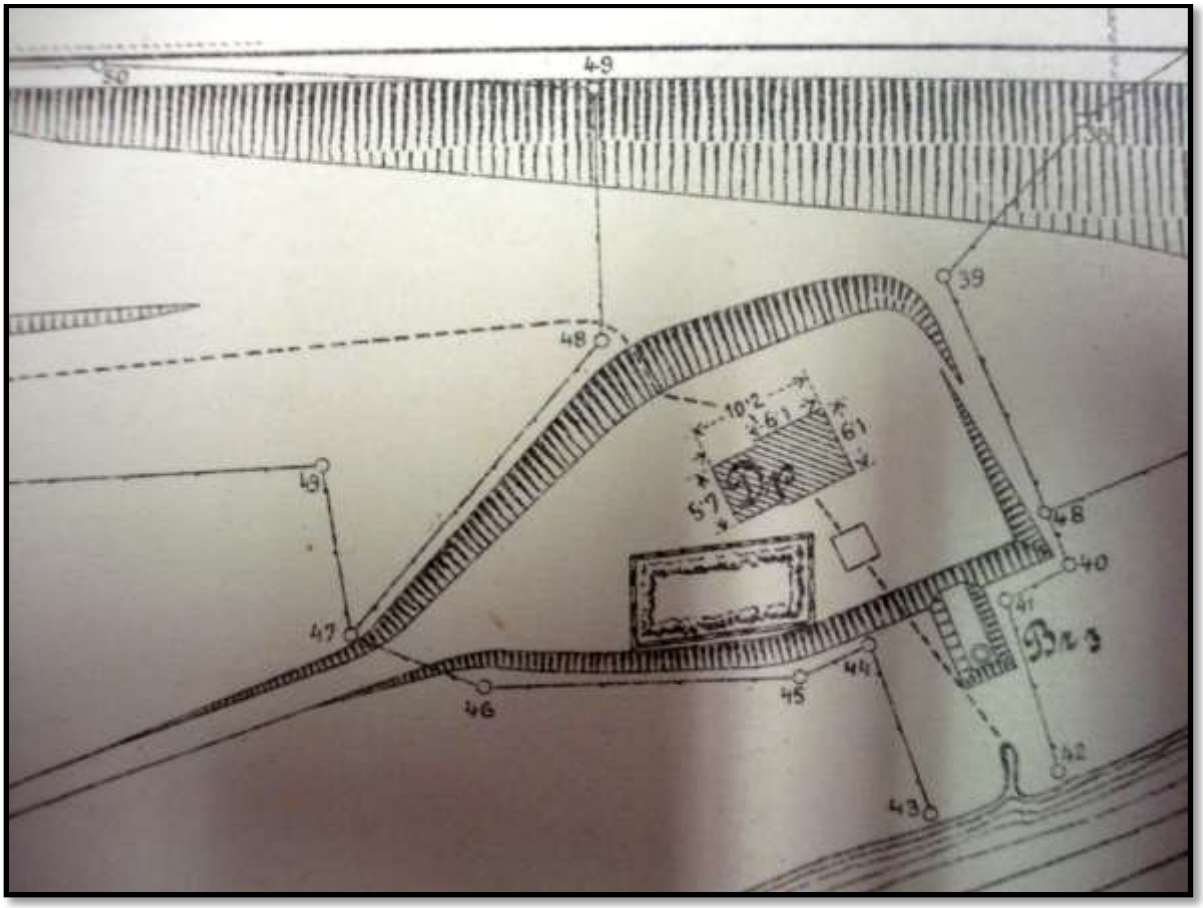
Vodno črpališče železniške postaje v Novem mestu je bilo umeščeno pod kolodvorom na obrežju reke Krke. Tam so postavili črpalnico, ki je imela takrat dva prostora. V večjem prostoru še danes stoji parna batna črpalka iz konca 19. stol. Prvotni parni kotel je bil zamenjan z novejšim, narejenim leta 1935 v Mariboru. Drugi, malo manjši prostor je služil shranjevanju premoga za pogon parnega stroja črpalke. Kot zanimivost naj omenim, da je dunajsko podjetje A. Kroi, ki je izdelalo črpalko, zgradilo tudi prvo inovativno Strombad oz. Badeschiff; poseben splav, ki je omogočal varno kopanje in plavanje na reki Donavi.[64]

Od reke vodijo podtalne cevi v dokaj globok usedalnik, umeščen tik pred črpalnico. Iz njega je lahko batna črpalka v eni uri prečrpala 30 m^3 vode. Po litoželeznih ceveh, s premerom 10 cm, jo je potiskala v skoraj 300 m oddaljen, slabih deset metrov više ležeč stolp vodne postaje, v katerega so umestili zbiralnik vode s prostornino 60 m^3. Zbiralnik so povezali s cevmi, ki so vodile do napajalnika, čigar pretočnost je znašala 18 m^3 na uro. Za odvzemanje vode so na kolodvoru namestili tudi podtalne hidrante. Na črpališču tik ob reki so izkopali še dobrih šest metrov globok vodnjak. Iz priloženega načrta ni razvidno, da bi bil cevovod iz reke speljan tudi do vodnjaka, ki je danes zasut.[65]

Kolodvor, ki je bil do otvoritve belokranjske železnice leta 1914 končna postaja dolenjskih železnic, je za redno povezavo s Trebnjem in Stražo porabil do 53 m^3 vode na dan. Od te jo je največ, tudi do 30 m^3, odpadlo za ranžiranje[66] rednih vlakov, kurilnico, delavnice, postajno

[64] Strombad. (2009). Prevzeto 2016 iz Wikipedia, Die freie Encyklopädie: https://de.wikipedia.org/wiki/Strombad
[65] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 79, p. e. 360
[66] Premikalno delo, pri katerem se sestavljajo ali razstavljajo vlaki (dodajanje ali odvzemanje vagonov).

službo, vzdrževanje pare in drugo. Večino ostale vode, do 19 m^3, so potrebovali za vsakodnevno povezavo in preskrbo postaje v Straži, ki ni imela svoje vodne postaje. Vlak je denimo pri polni obremenitvi od novomeškega kolodvora do naslednje vodne postaje v Trebnjem porabil 1,2 m^3 vode.[67] Voda iz reke Krke je tako poleg premoga postala pogonsko sredstvo takrat novodobne prometne povezave Novega mesta s svetom.



Načrt črpališča iz leta 1914. Objekt črpalke z dolžinskimi merami (Dp). Pred njim je vrisan ograjen okrasni vrt. Viden je črtasto označen cevovod, ki poteka od reke mimo vodnjaka (Br_3) do usedalnika in stavbe s črpalko ter naprej proti kolodvoru. Šrafure označujejo poseg v teren.[68]

[67] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 276
[68] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 285

Zaradi vse večje potrebe po vodi so leta 1914 postavili prizidek stolpu vodne postaje za dodatni zbiralnik enake prostornine. Poleg že obstoječega napajalnika, ki je v uporabi še danes, so namestili še dva nova. Napeljali so tudi dodatne podtalne cevi, tako da je bilo med rezervoarjema in napajalniki več kot 340 m cevnih vodov s premerom 20 cm.

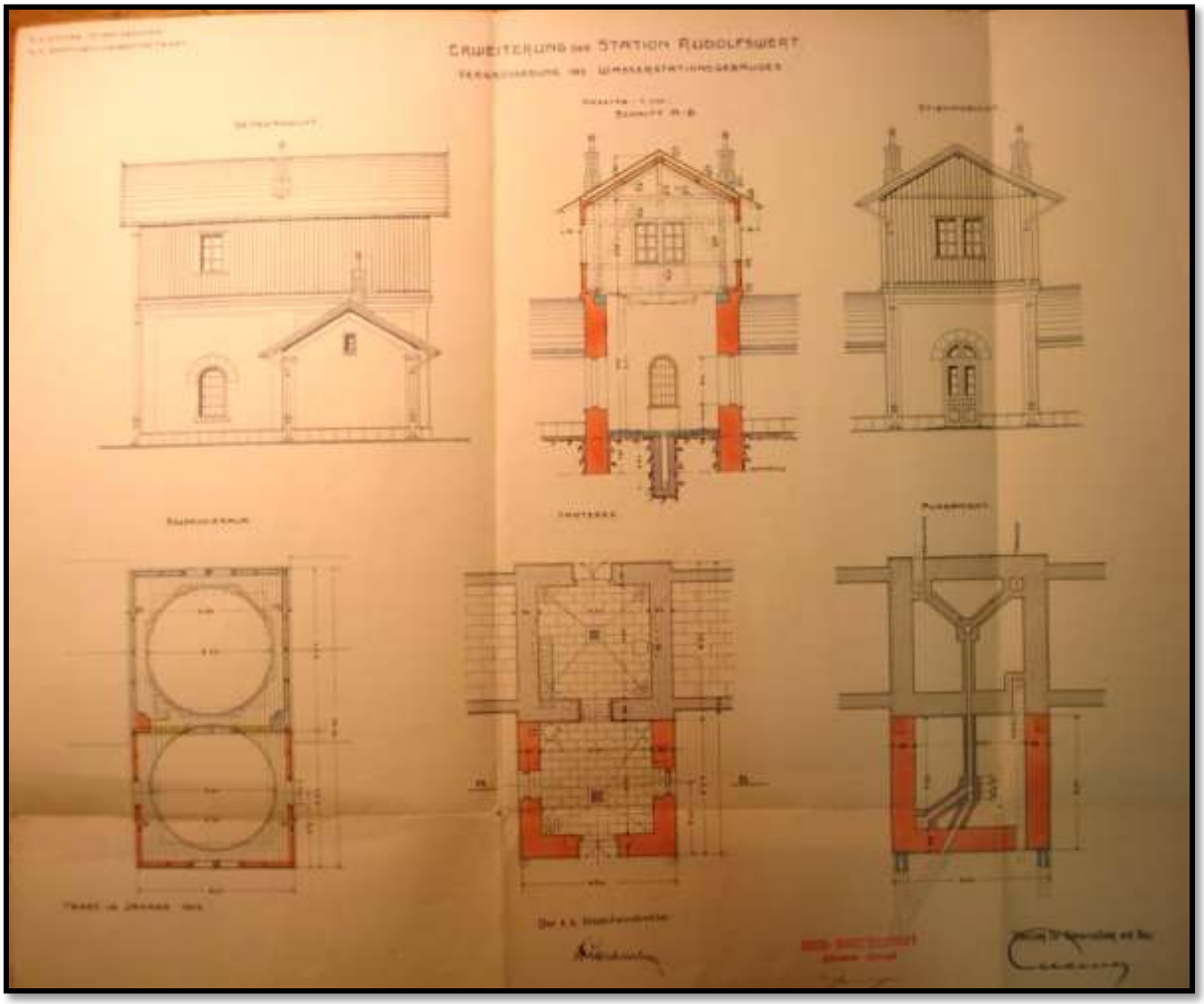
Da so bila dela tehnično precej zahtevna, si oglejmo kar na stvarnem primeru. V odnosih med Direkcijo državnih železnic in dunajskim gradbenim podjetjem Petretto und Wurmb je prišlo do zapletov. Ker je izvajalec del prekoračil pogodbeni rok za dobre tri mesece, mu je pretila precejšnja pogodbena globa, skoraj dva tisoč kron. Da bi se firma izognila penalom, je njen zastopnik navedel sledeče pojasnilo:

> Zaradi nastopa zmrzali in močnega sneženja so zemeljska dela le počasi napredovala. Po naknadnem naročilu drugačnih, novejših delov, ki so se izkazali za potrebne šele pri montaži in zakasnela dostava le-teh med delom s cevmi samimi, so bila montažna dela odločilno ovirana.
>
> Ker po že zgoraj omenjeni kršitvi ni nastala motnja v obratovanju, in ker spričo opisanih okoliščin, hitrejše delo ni bilo mogoče, bi zaradi tega dobavno podjetje spoštovano c. kr. Direkcijo državnih železnic prosilo, da opusti predpisane penale.[69]

Korespondenca C. kr. državne železniške direkcije v Trstu z dvornim in sodnim advokatom, stečajnim upraviteljem pri omenjenem podjetju kaže, da prošnji vseeno ni bilo ugodeno.

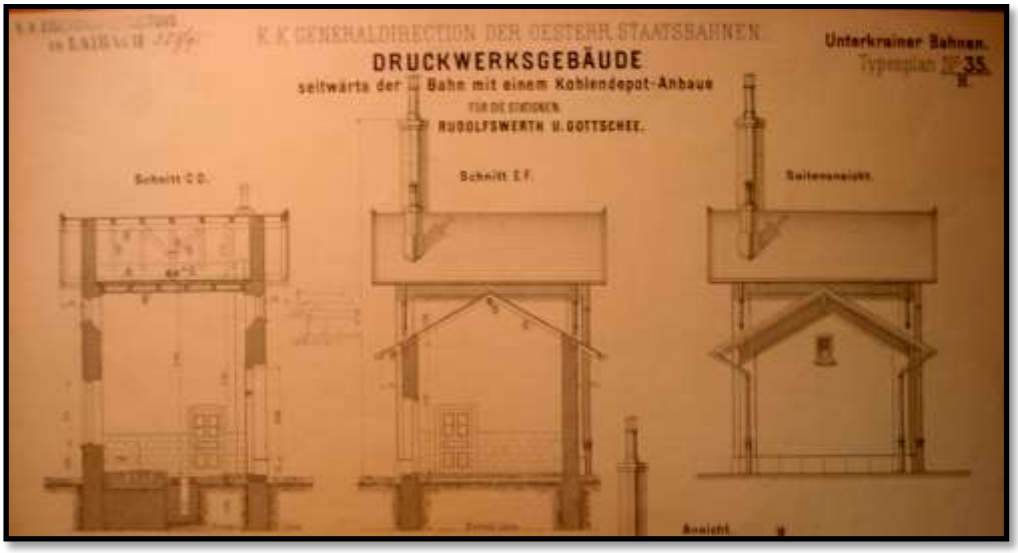
V času svojega obratovanja za železniške potrebe je vodna črpalka dvakrat napajala tudi novomeški vodovod. Med drugo svetovno vojno, ko je bilo vodovodno omrežje poškodovano, je črpalka neprekinjeno črpala vodo in jo po posebnih ceveh potiskala v zbiralnik na Kapiteljskem marofu. Leta 1952 je črpalka oskrbovala bršljinski del vodovodnega sistema. Takrat so za razkuževanje vode namestili še klorinator.[70] Še danes pa železničarji za potrebe novomeške železniške postaje na črpalnici občasno zaženejo centrifugalno vodno črpalko na elektromotorni pogon iz časa druge Jugoslavije.

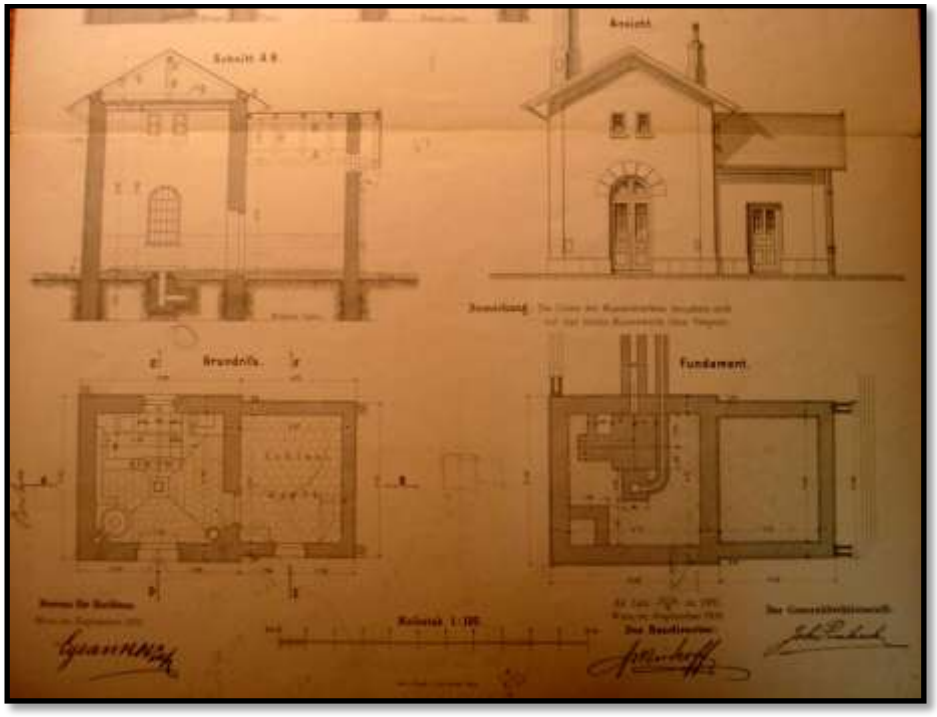
[69] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 79, p. e. 360 (prevod Jakob Polenšek)
[70] Rustja, Dolenjske proge, str. 151



Načrt razširitve stolpa vodne postaje za dodatni zbiralnik. Spodaj podpis podjetja Union – gradbena družba, podružnica v Trstu. Trst, januarja leta 1913.[71]

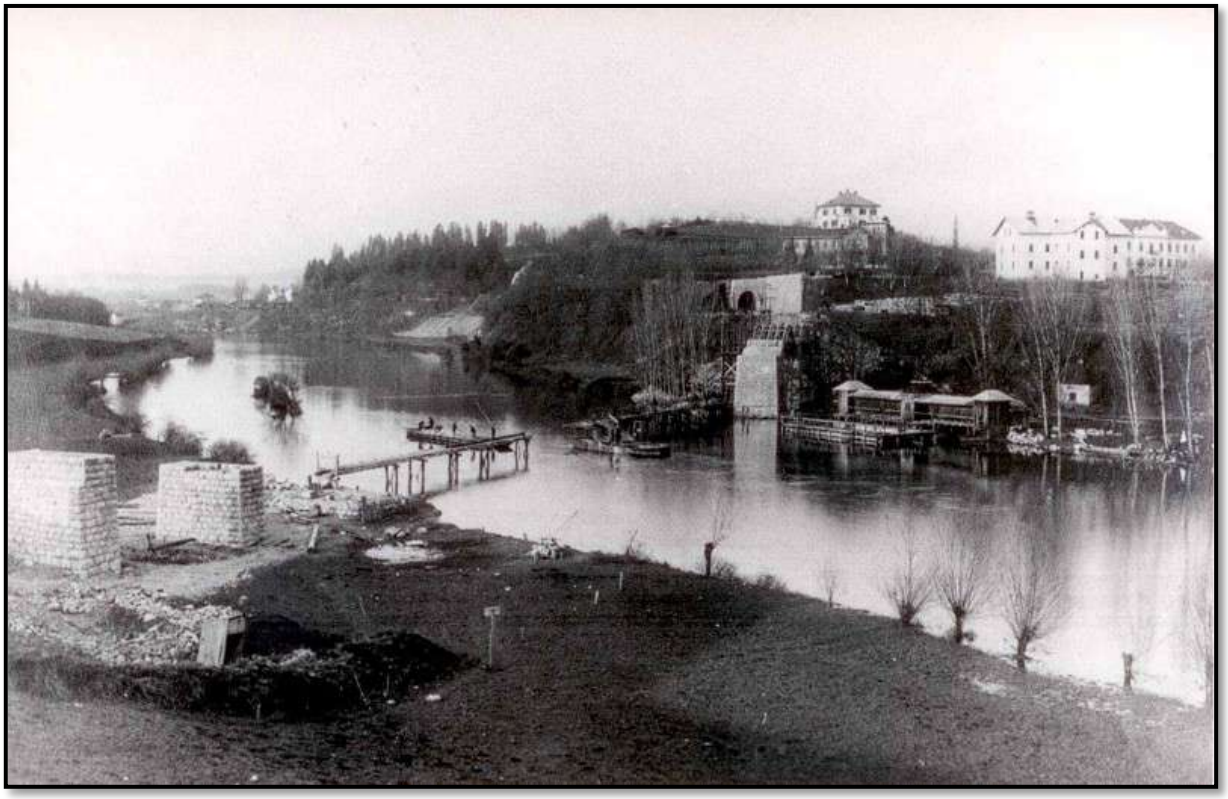
[71] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 79, p. e. 360





Načrt črpalnic za železniški postaji v Novem mestu in Kočevju. Dunaj, septembra leta 1891.[72] *Novomeška stavba je bila leta 2015 vpisana v register kulturne dediščine, od kočevske je ostal samo še kup obdelanega kamenja.*

[72] SI_ZAL_NME/0130, t. e. 79, p. e. 360



Gradnja železniškega mostu leta 1912. Mestno kopališče Loka. Nad njim »hiša z levi«, za njo stavba okrajnega glavarstva, levo Pavčičeva in nad njo Zwittrova vila. Ob reki navzgor je na njenem levem bregu viden nov nasip z urejeno brežino, po katerem je speljana proga. Levo sredi reke nekdanji otok. Še više ob reki Krki je komaj opazna črpalnica mestnega kolodvora – »Pumpnca«. (Dolenjski muzej Novo mesto)

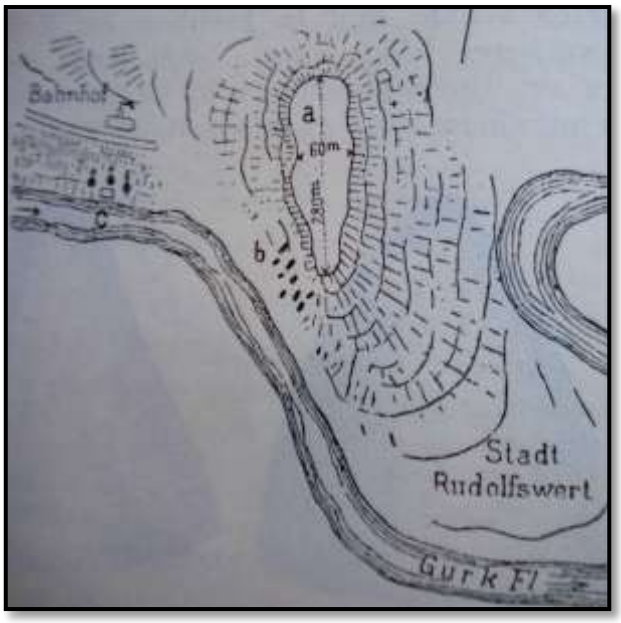
Črpalnica vodne postaje – »Pumpnca« kot arheološko nahajališče

Pri gradnji stavbe črpalne naprave novomeškega kolodvora so gradbeni delavci leta 1893 naleteli na prazgodovinske talilne peči za železo, t. i. vetrne peči in poleg njih še ostanke prazgodovinske kovačnice. Sam dogodek je pomemben tudi zato, ker ga uvrščamo v začetke znanstvenih arheoloških raziskovanj v Novem mestu. Kustos Deželnega muzeja v Ljubljani Alfons Müllner si je najdbe ogledal na kraju samem. Ostaline, ki se niso ohranile, sicer ni

časovno opredelil, vendar lahko domnevamo, da so iz obdobja starejše železne dobe oziroma halštatskega obdobja.[73] Takole jih je dokumentiral:

Talilne peči pri Novem mestu[74]

Na kraju, kjer je Rudolf IV. ustanovil mestece Rudolfovo, naredi počasna, mimo vijoča se Krka dolg okljuk okoli skalne police, na kateri je vojvoda postavil svojo ustanovo (skica I). Kraj se je že takrat imenoval Gratcz, kot ga navajajo Stiške listine, verjetneje pa Gradec ali Gradiš(č)e=Burgstätte. Nova pozidava je sicer temeljito odstranila ostanke stare naselbine, ki so, glede na okoliške najdbe, segali v čase rimske vladavine. Severozahodno od mesteca se dviga podolgast, osamel, slemenast hrib, po domače imenovan Mali griček (a, skica I). Podolgovata planota je dolga 280 in široka 60 metrov. Na jugozahodnem pobočju griča so pri gradnji ceste, ki vodi do železniške postaje in gradnji uradov C. kr. okrajnega glavarstva, prišla na dan stara grobišča (b, skica I).[75] T. i. prazgodovinske ali staroitalske, nato keltske ali latenske najdbe in končno rimska naselbina dokazujejo, da je bil ta prostor naseljen že od 7. stoletja pred do 4. stoletja po Kr. Malo više nad opekarnami, tik ob obrežju reke Krke, ležijo razvaline rimske naselbine Groblje[76], kjer sem l. 1873 našel ruševine zidu, rdeč in bel zidni omet, podolgovato opeko, steklene in glinene črepinje posod ipd. Na bližnjem polju so na plano prišli predmeti iz kovanega železa kot so klini, obročki in drugo.

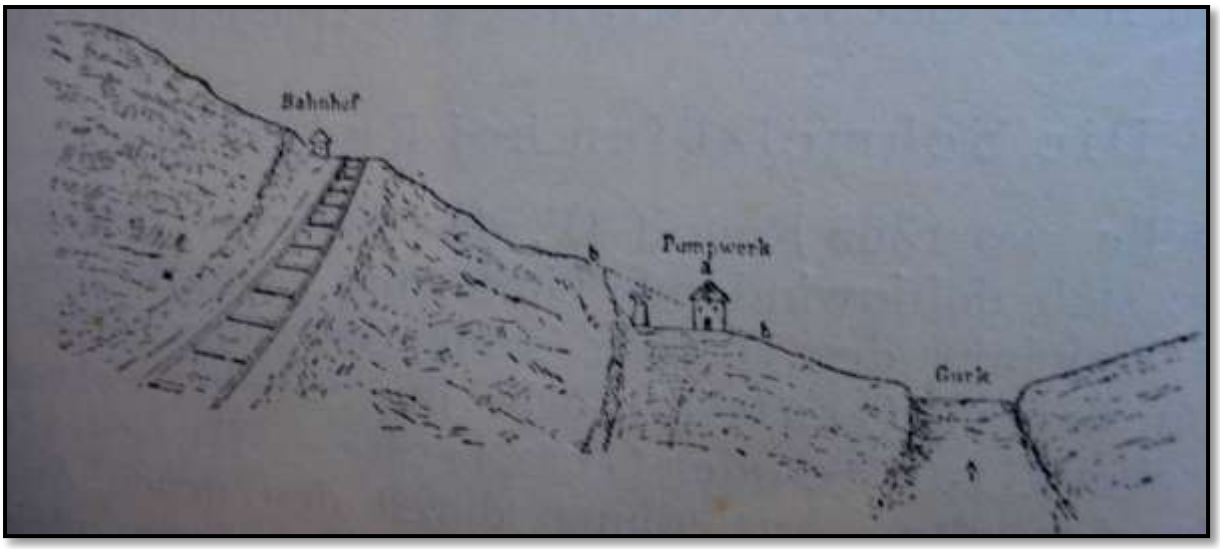


skica I (c, Müllner simbolično? označi tri talilne peči)

[73] Na ozemlje današnje Slovenije je obdobje trajala od sredine 8. stoletja pr. Kr. do konca 4. Stoletja pr. Kr.
[74] Alfons Müllner, Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien: von der Urzeit bis zum Anfange des XIX. Jahrhunderts, Dunaj in Leipzig, Halm und Goldmann 1909, str. 67–69 (prevod Jakob Polenšek)
[75] Pri gradnji državne ceste (danes Ljubljanske) so leta 1890 odkrili en halštatski, tri latenske in večje število rimskih grobov.
[76] Danes Groblje pri Prekopi.

Vendarle pa je bila za nas najbolj nenavadna najdba, ki so jo, ob gradnji železnice l. 1893, odkrili po naključju. Ko se je na zahodni strani hriba gradila železniška postaja, so bili primorani za pridobivanje potrebne vode, na globoko spodaj ležečem Krkinem obrežju, postaviti črpalno napravo (c, skica I) in (a, skica II). Za prostor črpalnega objekta je bilo potrebno vkopati k reki Krki spuščajoče se pobočje, pri čemer pa so se razkrile starodavne talilne peči (b b, skica II).

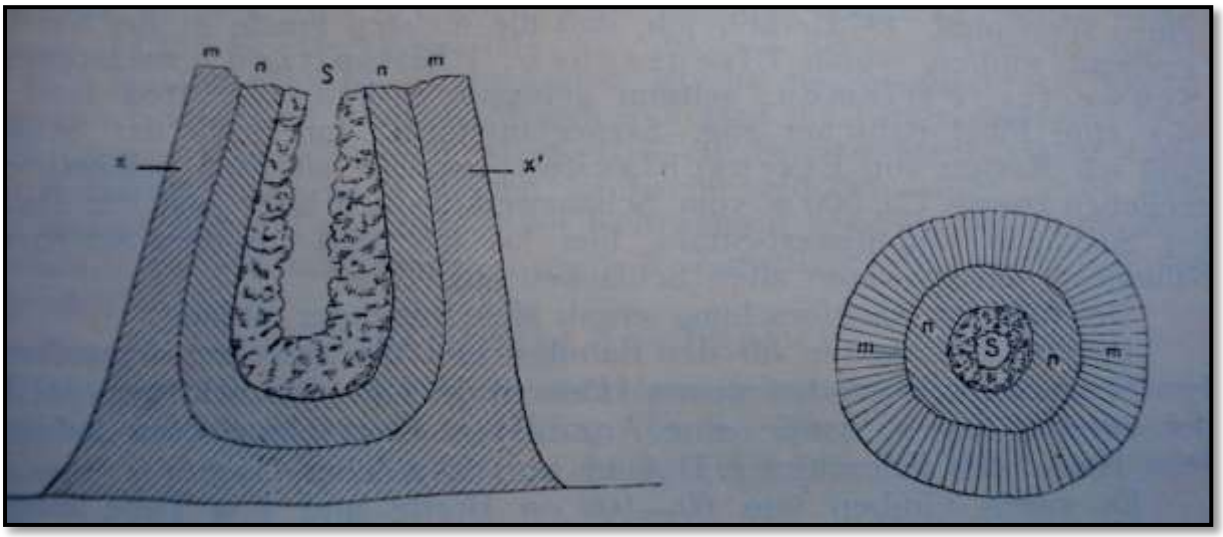
skica I



Stale so ena poleg druge, oddaljene od enega in pol do dveh metrov. Peč je imela obliko prisekanega stožca in bila prvotno visoka okoli dva metra; zunanji sloj je bil iz rdeče žgane gline in od 35 do 40 cm debel (m m, skica III, IV). Znotraj tega plašča se je razločila druga rdeče žgana, nekoliko svetlejša, tudi prvotno z železom osiromašena glinena plast, debela 30 cm (n n, skica III, VI); nato je sledil opečni jašek s premerom okoli 50 cm (S, skica III, IV), ki je bi skoraj do vrha napolnjen z žlindro, podobno oni na Kučarju pri Podzemlju kot tudi oni pri Dolenjskih Toplicah ter Straži. Očitno se pred nami razkriva spodletela dejavnost ali s plazom zasut obrat, ki je bil nato opuščen. Tu prevladuje zahodni veter. Pri izravnavi tega mesta so se razkrili tudi ostanki kovačnice, veliko črne zemlje in številni žeblji, ki so jih najbrž tu izdelovali. Zasutje je znašalo od pet do šest metrov.

Ko sem peč našel, je bila škoda v večji meri že storjena. Zgoraj opisana najdba, ki je še preostala, je bila prislonjena na tamkajšnje pobočje in gradnji ni bila več v napoto. Peč je bila od Krkinega nabrežja oddaljena okoli 35 do 40 m.

skica III, IV



Na skici III sem se pri vzdolžnemu prerezu namenoma izognil označitvi smeri vpihanega zraka in sem smer prereza postavil pravokotno na smer zraka, ker iz razvalin peči zračni kanal ni bil več razviden ...

Za iztek

Prva prizadevanja za gradnjo železnice, ki bi Dolenjsko potegnila iz revščine in zajezila odseljevanje na zahod, so se začela že daljnega leta 1864. Sposobnost posameznikov, skupni interesi in napori številnih ljudi so po vijugasti ter strmi poti vendarle z letom 1894 pripeljali železnico do našega mesta. Čeprav se velika pričakovanja mnogih o hitrem gospodarskem razcvetu niso uresničila, so se kraji ob železnici začeli hitreje razvijati. Nasprotno je predele, ki jih je proga zaobšla, doletelo gospodarsko zastajanje in nazadovanje.

Novomeški kolodvor zaradi oddaljenosti od mesta in utesnjenosti med reko Krko ter Marofom ni nikoli postal predstavniški vhod v Novo mesto, kot je bilo značilno za železniške postaje številnih drugih mest. Dvajset let je bil končna postaja dolenjske proge, a obenem začetna na poti v Ljubljano ter naprej v prostrani svet, ki je bil od tedaj tudi Novomeščanom tako rekoč na dlani. Ko so nato progo podaljšali v Belo krajino do reke Kolpe in ogrske Hrvaške ter uresničili prvotni načrt dolenjskih železnic, je Novo mesto začelo postajati pravo prometno vozlišče Dolenjske. Otvoritev belokranjske železnice so prebivalci obeh strani Gorjancev pospremili s slovesnostmi, radostjo in ponosom. A dobro in mirno obdobje se je zlagoma iztekalo. Nastopili so časi, ki so se začeli zgoščevati v ono dolgotrajno, novodobno morijo, ki je Dolenjci in Belokranjci z ostalimi, tudi vodilnimi Evropejci niso pričakovali in še manj kdajkoli izkusili.

Zgodba o dolenjski železnici traja že dobrih 150 let in videti je, da njena obratovalna sredstva postajajo vse bolj muzealna. Gospodarno bi bilo, da bi se železniški promet z vsemi svojimi prednostmi ponovno vrnil na tire stare veljave. Hitri, redni, točni, udobni, varni, z zmožnostjo velike premostitve tako potnikov kot tovora ter ne nazadnje okolju prijazni vlaki, bi to omogočili. Če so železniško omrežje v tistih časih lahko vzpostavili in pri tem dosegali izjemne inženirske ter gradbene uspehe, bi ga zmogli tudi mi v času globalne informacijske družbe posodobiti, da bi bilo zopet bolj privlačno in konkurenčno.

Pošastno sopihajoč
kot demon vlak z menoj gre v noč,
in še danes v tuji slavi
neznanca me tuja zarja pozdravi ...

Oton Župančič, Z vlakom

Arhivski viri

Zgodovinski arhiv Ljubljana (ZAL), Enota za Dolenjsko in Belo krajino Novo mesto:
SI_ZAL_NME/0130 Dolenjske železnice, t. e. 71, p. e. 302
SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 284
SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 286
SI_ZAL_NME/0130, t. e. 68, p. e. 250
SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 285
SI_ZAL_NME/0130, t. e. 79, p. e. 360
SI_ZAL_NME/0130, t. e. 70, p. e. 276
SI_ZAL_NME/0005 Mestna občina Novo mesto, t. e. 69, p. e. 114, št. dok. 849
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 126, p. e. 207, št. dok. 752
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 74, p. e. 117
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 72, p. e. 116, št. dok. 796
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 73, p. e. 116, št. dok. 1072
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 90, p. e. 132
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 71, p. e. 115, št. dok. 262
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 71, p. e. 115, št. dok. 1262
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 129, p. e. 210, št. dok. 956
SI_ZAL_NME/0005, t. e. 129, p. e. 210, št. dok. 891

Literatura, časopisni in spletni viri

Bregar, Marjeta: *Pošta na Dolenjskem do leta 1918: Katalog zgodovinske razstave, 26. november 2004-15. maj 2005.* Novo mesto: Dolenjski muzej, 2004.

Cvirn, Janez in Studen, Andrej: *"Ko vihar dirjajo Hlaponi".* Ljubljana: Slovenske železnice – Železniški muzej, 2001.

Černigoj, Boris: *Nemško-slovenski strojni slovar.* Ljubljana: Fakulteta za strojništvo, 1999.

Dom in svet (1894), letnik 7, št. 6, zadnja stran

Knez, Tone: *Novo mesto v davnini - Od bronaste dobe do ustanovitve mesta.* Maribor: Obzorja Maribor, 1972.

Košir, Marko: *Od železne ceste do ...* Maribor: Pro-Andy, 2010.

Ložar, Slavka: *Stare gostilne in gostilničarji v novomeški občini.* Novo mesto: Dolenjska založba, 1991.

Mohorič, Ivan: *Zgodovina železnic na slovenskem.* Ljubljana: Slovenska matica, 1968.

Müllner, Alfons: *Geschichte des Eisens in Krain, Görz und Istrien: von der Urzeit bis zum Anfange des XIX. Jahrhunderts.* Dunaj, Leipzig: Halm und Goldmann, 1909.

Pungerčar, Majda: *Novo mesto 1848 –1918.* Novo mesto: Dolenjski muzej, 2011.

Različnik, Fr., ured.: Železnica Ljubljana – Novo mesto. V: *Dom in svet* (1894), letnik 6, št. 12, str. 381

Rustja, Karol: *Dolenjske proge.* Ljubljana: Slovenske železnice, 1994.

Sadek, Mitja: Črna kronika dolenjske železnice: "Celo ribarijo z železniških mostov in naprav". V *Park* (2010), letnik 7, št. 13, str. 38–39.

Skrabl, Zorka, Rustja, Karel et al. : *Sto let dolenjske proge: razstava Zgodovinskega arhiva Ljubljana - Enota za Dolenjsko in Belo krajno Novo mesto.* Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana, 1994.

Stanko, Prek in Merhar, Boris: *Tristo narodnih in drugih priljubljenih pétih pesmi.* Ljubljana: Cankarjeva založba, 1985.

Tončič, Ludvik, Picelj, Zdenko in Podgornik, Judita. *Novomeške ulice.* Novo mesto: Dolenjski muzej, 1994.

Dolenjske novice. 1885–1919.

Slovenski narod. 1868–1945.

Železničar, glasilo slovenskih železniških nastavljencev. 1908–1923.

Strombad (2009), https://de.wikipedia.org/wiki/Strombad (leto dostopa 2016).