

2/1

ISSN 2232-6316

Ljubljana 2013

Ljubljana med nostalgijo in sanjami

Revija za domoznanske vsebine

mestna knjižnica Ljubljana



JUBLJANSKE
iz Slovanske knjižnice
ZGODBE

Ljubljana med nostalgijo in sanjami

Revija za domoznanske vsebine

izdala Mestna knjižnica Ljubljana
zanjo mag. Jelka Gazvoda
uredništvo mag. Teja Zorko, Pablo Juan Fajdiga
besedilo in izbor gradiva V družbi kolesa: v rosni dobi ljubljanskega kolesarjenja:
dr. Borut Batagelj
Tramvaj – iz preteklosti v bodočnost
mag. Tadej Brate
Tramvaj – še kdaj?
Jana Pinterič
lektorirala Manca Ratković
oblikovala Ingrid Verdnik Pal
tisk Rolgraf d.o.o.
naklada 250 izvodov
Ljubljana, oktober 2013

ISSN 2232-6316

Vsebina

- 5 Uvodnik: od »bicikla« do »tranvaja« in nazaj
- 7 V družbi kolesa: v rosni dobi ljubljanskega kolesarjenja**
dr. Borut Batagelj
- 10 Od posameznikov v društva
- 14 Emancipirane »kolesarice«
- 20 Kolesarska tekmovanja
- 23 Kolo v ljubljanskem vsakdanjiku
- 28 Literatura
- 30 BICIKLISTINJA
Zofka Kveder
- 33 Tematska bibliografija: Kolesarstvo
Pripravila: Jelka Golli
- 39 Tramvaj – iz preteklosti v bodočnost**
mag. Tadej Brate
- 42 Prvi tramvaji
- 57 Tramvaj – še kdaj?** O tramvaju od tu in tam
Jana Pinterič
- 59 Zakaj je prišel in odšel?
- 62 Kje je vozil?
- 64 Kako je bilo, ko je vozil?
- 74 Tramvajski bonton
- 76 Pred tramvajem in po njem
- 79 Tematska bibliografija: Tramvaj
Pripravila: Jelka Golli

Uvodnik: od »bicikla« do »tranvaja« in nazaj

Pred dvema letoma smo v Slovanski knjižnici s kolegicama Jelko Golli in mag. Kristino Košič Humar zasnovali domoznanski filmski ciklus z naslovom Ljubljana v gibljivih slikah. Našim obiskovalcem smo želeli na treh srečanjih na leto predstaviti starejše filmske posnetke naše prestolnice. Bili smo prepričani, da bo nostalgičen pogled v preteklost obudil podobe mesta, ki že tonejo v pozabo, spodbudil kritično primerjavo s sedanjim stanjem urbanega prostora ter »prizemljil« sanje, na katerih gradimo prihodnost našega osrednjega mesta. Kratke, pretežno črno-bele posnetke smo pospremili s predavanji strokovnjakov, ki so nam s svojim zgodovinskim, arhitekturnim, umetniškim, tehniškim in drugim znanjem omogočili videti tudi tisto, kar je nepoučenemu očesu nevidno. Lani smo se na tem filmskem ciklusu pomudili pri pojavu prvih t. i. »biciklov« v Ljubljani ter pri legendarnem ropotajočem mestnem prevozu, ki so mu Ljubljančani včasih rekli kar »tranvaj«. Če so zaradi prvih dvokolesnikov komu popustili živci, da je zato hudomušno izkašljaj svojo slabo voljo nad tehniškimi novostmi modernega sveta, so se nabrekli živci Ljubljančanov verjetno oddahnili, ko je zadnji tramvaj zapeljal svoje cvileče železje v pokoj in ulicam povrnil svoj »mir«. Skratka, če je kolo pripeljalo nelagodje, je nelagodje tramvaj odneslo. V živahno zgodovino kolesa in tramvaja v Ljubljani sta nas popeljala dr. Borut Batagelj in mag. Tadej Brate s predavanjema, ki sta ju nato ustrezno oblikovala v besedili, ki ju tu objavljamo. Upamo, da bosta še koga »zapeljala« k temu, da bo radovedno brskal po preteklosti. Kaj vse je mogoče najti zbrano in hkrati raztreseno v različnih bibliografskih virih, bo bralec takoj zaslutil, če si bo ogledal članek bibliotekarke Slovenske knjižnice Jane Pinterič, ki nosi pomenljivi podnaslov *O tramvaju od tu in tam*. Za napotek pri nadrobni raziskavi, ki jo radovednež lahko opravi s pomočjo našega bibliografskega fonda, pa je naša bibliotekarka Jelka Golli pripravila natančno tematsko bibliografijo.

In zakaj smo se odločili, da bomo v naši reviji spregovorili prav o »biciklu« in »tranvaju«? Najprej seveda zato, ker sta oba izuma že sama po sebi zanimiva in koristna in sta že od nekdanj zaznamovala ljubljanski vsakdan. Naše zanimanje pa je še posebej spodbudil paradoks, ki spremlja obe prevozni sredstvi. V Bleiweisovih Novicah iz leta 1864 namreč beremo, da je samovoz, ta iznajdba voza na dve kolesi, bil sprva ljudem všeč, vendar ker ga vsak ni znal prav dobro voditi, se je ta iznajdba kmalu pozabila. Stoletje in pol kasneje vemo, da to ni povsem točno in da so kolesa vse bolj prisotna kot tisto prevozno sredstvo, ki nam zagotavlja trajnostno mobilnost, ker je poceni in okolju prijazno. Zato nas bo kolo še dolgo spremljalo in se prav kmalu ne bomo poslovili od njega. Poslovili smo se od tramvaja, in to že zdavnaj, vendar zdaj ugotavljamo, da vse prezgodaj, kajti tudi ta je cenovno in ekološko ugodno sredstvo javnega prevoza. Nismo mu dali časa, da bi se pokazal v zlahajnejši podobi in slogu, s kakršnima se dandanes ponaša po nekaterih večjih evropskih mestih. Zato nas mi-kavna zamisel, da bi ga znova obudili v življenje, še zmeraj vztrajno privlači. Ali jo bomo kdaj uresničili?

Pablo J. Fajdiga,

Slovanska knjižnica – Center za domoznanstvo in specialne humanistične zbirke MKL

V družbi kolesa: v rosni dobi ljubljanskega kolesarjenja

Besedilo: dr. Borut Batagelj
Slikovna oprema: Pablo J. Fajdiga

Konec 19. stoletja tudi Ljubljano zajame kolesarska mrzlica. Prvi zapisi, kot je tisti iz časopisa *Triglav* leta 1869, sicer še jasno sporočajo, da je kolo snobovska igračka z ljubljanske promenade, a že čez dobri dve desetletji kolo obnori Ljubljančane. Kolo s tehnološkim napredkom postane dostopno in lažje vodljivo, kar mu omogoči, da postane trend, rekvizit mode in družabnosti. V devetdesetih letih 19. stoletja je kolo simbol mobilnosti družbe in družbene mobilnosti. »Bicikel«, kot se ga takrat pogovorno prime ime, je simbol mladosti kot gibala in sprememb v družbi. Spodbudi nove poglede na svet, telo in naravo, posledično pa tudi na doživljanje prostora, razdalj in časa. Buri domišljijo, hkrati pa mora v oblikovanju in reguliranju javnih podob že angažirati zdravnike, pravnike ... Tudi če nanj skeptik ne sede, mu na mestnih ulicah ne more več ubežati. Med meščani pomeni nov vzorec izletništva, potovanja in tudi zabave, saj na novo organizira prosti čas marsikaterega meščana, a tudi meščanke, saj predstavlja tudi simbol ženske emancipacije. V opitosti nad njegovim napredkom se kolo razglašá za novo stopnjo civilizacije; še več, učinki kolesarjenja se drzno napovedujejo kot tisti, ki utegnejo pozdraviti »*nervozo dobe*«, ki jo je povzročil skokovit tempo ekonomskega in družbenega napredka.

»Časopis "Triglav" v številki dne 13. aprila 1869 poroča, da so se pojavili »velocipedi« tudi na promenadi ljubljanskega mesta. Opisal ga je kot "sedež z dvema, eden za drugim tekočima kolesoma", ki doseže hitrost okoli eno miljo (7,5 km).«

Kambič, M. (1989). Kolesarski vozni red za mesto Ljubljano. V: *Kronika*, 37 (3), str. 218.

Hinko Krapek: Na velocipedu, 1890; fotografija, kabinetni format; last. Pokrajinski muzej v Mariboru
Vir: *Kronika*, 37 (3), notranja stran sprednje platnice.



Od posameznikov v društva

Meščanske elite, ki so si kolo lahko privoščile, so se za boljše doseganje in uresničevanje družabnih pa tudi drugih ideoloških ciljev povezale v društva. Na pobudo graških kolesarjev se je prvi kolesarski klub na območju Slovenije ustanovil v Mariboru leta 1883. V Ljubljani je bil *Laibacher Bicycle Club* ustanovljen leta 1885. Slovensko čuteči meščani se v njem kmalu niso počutili več domače, zato so leta 1887 šli na svoje in ustanovili *Klub slovenskih biciklistov Ljubljana*.



»Člani Kluba slovenskih biciklistov v Ljubljani leta 1892, pred skupnim izletom v Medvode. Vozili so še na starih visokih pa tudi novejših nizkih kolesih, nosili so značilen, delno po sokolskem povzet kolesarski kroj.«

Vir: Stepišnik, D. (1979). *Kolesarstvo na Slovenskem*. Ljubljana: Kolesarska zveza Slovenije.

Nemški klub je pozimi učil kolesarjenje v Kolizeju, v sezoni pa prirejal izlete v okolico in dirke, ki vse do zadnjih let 19. stoletja, ko je klub začel dobivati vse bolj nemško nacionalistično podobo, niso bile zgolj tekme Nemcev. Na prvi tekmi leta 1887 je na progi Prevoje–Domžale zmagal Peter Majdič. Sicer pa je bil omenjeni ljubljanski klub središče kraškega kolesarskega okrožja (Karstgau), ki je združevalo nemške kolesarje na Kranjskem in Primorskem, njegov vpliv pa je segal še dlje. Na pobudo Oskarja Gratzya in Josefa Binderja je bil leta 1890 ustanovljen klub kolesarjev v Beljaku, leta 1893 pa je bil klub pobudnik ustanovitve nemškega kolesarskega kluba v Kočevju. *Laibacher Bicycle Club* daje vtis enega od zbirališč ljubljanske noblese, saj je organiziral tudi prireditve v družbi najvišjih članov dvora v Opatiji. Po prelomu stoletja pa je z začetkom teniškega udejstvovanja kolesa vse bolj puščal prislonjena, njegove člane pa najdemo med imeni prvih motoriziranih Ljubljančanov. Zlata doba sredi 90. let 19. stoletja se ni nikoli več vrnila. Leta 1895 je bil eden največjih podvigov kluba izdaja kolesarskega vodnika po Kranjski in Primorski v 3.000 izvodih, ki so ga poslali po pošti kot darilo kolesarskim klubom po vsej monarhiji in tudi v Nemčijo.



Nemški kolesarski vodnik po Kranjski in Primorski
Vir: Digitalna knjižnica Slovenije: [http:// www.dlib.si](http://www.dlib.si).

Desetletnica kluba slovenskih biciklistov „Ljubljana“ in I. narodna dirka.

Iz malih začetkov razvil se je klub slovenskih biciklistov „Ljubljana“ tekom desetih let v veliko sportno društvo, katero šteje danes nad 200 članov in si je pridobilo najtoplejše simpatije naroda, a občinstva ljubljanskega, zjedao pa je močno uplivalo na razvoj biciklističnega športa v naši deželi.

Že pred leti so slovenski biciklisti spoznali, da se gojenje tega športa ne more tako razviti, kakor je treba, ako ni na razpolaganje dirkališče. Poskušalo se je na razne načine, omogočiti napravo dirkališča, a doslej se je to šela lefoa. Nestrudni energiji g. Gorupa se je posrečilo ustanoviti „Zadružno za zgradbo dirkališča“, katera je hitro nabrala potrebnih sredstev in v kratkem času zgradila elegantno, tehnično povsem pravilno narejeno, vsem modernim zahtevam ustrežajoče dirkališče. Načrte za dirkališče je izdelal gosp. inženjer Ivan Tomšič v Zagrebu, in strokovnjaki priznavaajo soglasno, da spada slovensko dirkališče med najboljše, najprejše izvedena dirkališča.

Bila je dobra misel, da se je slavnost desetletnice kluba slovenskih biciklistov „Ljubljana“ spojila s slavnostno otvoritvijo slovenskega dirkališča in da se je pri tej priliki priredila prva narodna dirka v Ljubljani, da je klub „Ljubljana“ prestopil v drugo desetletje svojega obstanka s prireditvijo, kakršne še ni bilo na Kranjskem. S to dirko je vodstvo vsega sportnega življenja na Kranjskem prešlo v slovenske roke, kar je zasluga, katere ni podcenjevati.

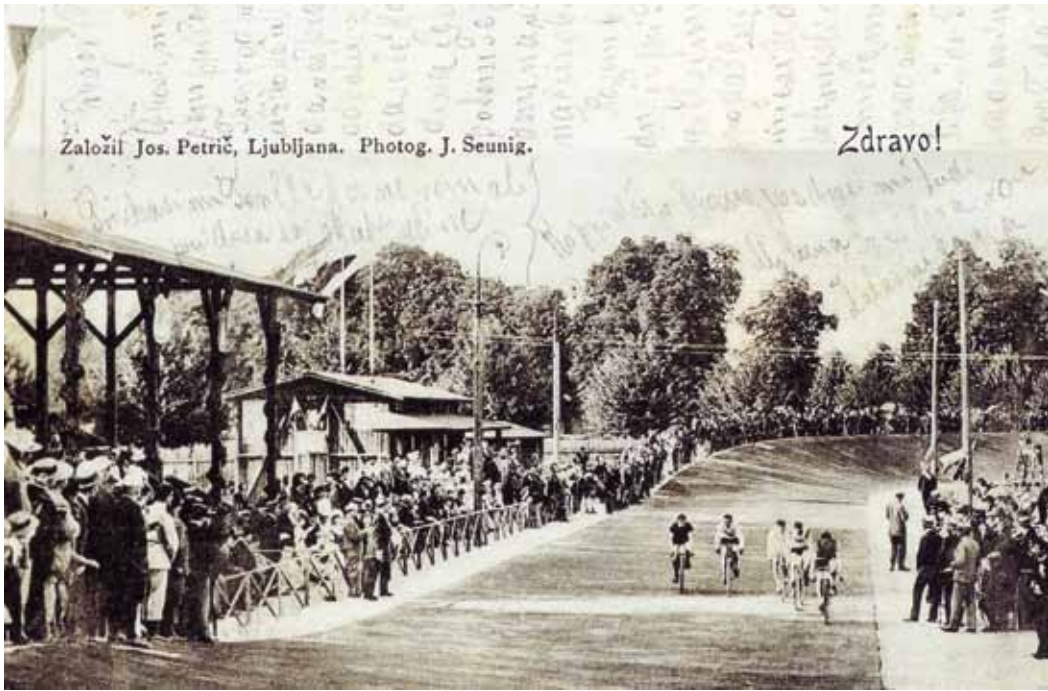
Zanimanje za desetletnico kluba slovenskih biciklistov „Ljubljana“ in za prvo dirko v Ljubljani je bilo seveda splošno in so se vabilo na udeležbo pri tej slavnosti odzvala vsa slovenska biciklistična društva in mnogo hrvatskih.

Gostje so v soboto dospeli v naše mesto. Vzprejemal jih je pri vseh vlakih poseban komite, na čelu mu g. Gorup. Prišli so zastopniki slovenskih biciklistov iz Celja, iz Novega mesta, iz Trsta, iz Gorice, iz Kamnika, potem zastopniki I. hrvaškega društva biciklistov iz Zagreba, (zagrebški Sokol je bil zadržan, udeležiti se, ker je imel ta dan dirko), dalje zastopniki biciklističnih društev iz Samobora, iz Varaždina, iz Karlovca in iz Siaka.

Odlomek poročila slavnostnega odprtja kolesarskega dirkališča v Ljubljani

Vir: Slovenski narod, 4. okt. 1897.

»Patriotsko delo« so zavrnilí le v *Klubu slovenskih biciklistov Ljubljana*, saj jih je vznemirilo posvetilo nemškim kolesarjem. Sicer pa je slovenski klub lepo napredoval in dodobra izkoristil razmere, ko je Ljubljano obvladovala slovenska politika. Ljubljanska občina je tako namenila slovenskemu klubu v najem zemljišče ob robu Tivolija, kjer je bilo leta 1897 slovesno odprto dirkališče. Komu mar, da so kolesarska dirkališča že tedaj pregovorno veljala za precej nedonosne naložbe; šlo je za prestiž in manifestacijo slovenskega kolesarstva (1895 je bila v Ljubljani ustanovljena tudi *Zveza slovenskih kolesarjev*), slovenstva nasploh in slovanske vzajemnosti. Po poročanjih so se otvoritvenih ceremonij s povorkami, sprevodi okrašenih koles in tekmovanj udeležili ‘bratski’ kolesarji iz Trsta, Gorice, Celja, Kamnika, Kranja, Novega mesta, Zagreba, Samobora, Varaždina, Karlovca, Siska ...



Kolesarski velodrom v Ljubljani

Vir: Habič, M., First, B., Dmrovshek M. (1997). *Prestolnica Ljubljana nekoč in danes*. Ljubljana: DZS.

Člane kolesarskih klubov lahko tako razpoznavamo kot angažirane predstavnike nacionalnih ideologij, čeprav so bili kolesarji predvsem veliki zabavljači. Na kolesarskih tekmovanjih, gostovanjih pri prijateljskih klubih in na izletih so z vrtenjem pedal razglašali, da prelivajo pot za ‘narodno stvar’, v resnično iskreni vnemi pa so se narodno opredeljevali predvsem na veselíah, ki so sledile. Tam so na kolesu izgubljene kalo-

rije in tekočino več kot nadomestili. Ni bilo narodne veselice brez kolesarjev. Veselica je šele dodobra ustvarila simbiozo med kolesarjenjem in 'narodno stvarjo' in združila 'prijetno s koristnim'. Kolesarji so bili moške družčine s podobnimi interesi, predvsem po druženju in uživanju v družbi enakih. Hudomušna pesmica, ki opiše vzrok nastanka ljubljanskega slovenskega kluba, slika kolesarje kot žurersko klapo. »Vse je dobro, vse lepo, / vendar samcu je težko / vedno samemu sedeti; / lepo družbo hoče imeti. // Klub zato ustanovimo! / In lokal izberimo! / Pa predsednika volimo! / In štatute ugotovimo! // Kje lokal? Pač tam edino, / kjer se toči dobro vino, / kjer imajo hrano pravo / in natakario zdravo.« Dvanajsterici, kot so se sebi enaki poimenovali, je v posebni sobi gostilne pri Kamničanu natakario Rezika stregla pijače v povsem enakih čašah, vsakemu z drugačno številko. Več kot očitno je, da so se člani kolesarskega kluba znali še kako zabavati. Na njihovem prvem plesnem večeru se je po poročanju časopisja še ob 4. uri zjutraj po plesišču sukalo 24 parov. V Ljubljani je bilo v letih do prve vojne registriranih še nekaj drugih kolesarskih društev: klub *Ljubljana*, *I. splošno kolesarsko društvo*, kolesarsko društvo *Ilirija*, kolesarski klub *Edelweiss* ter klub slovenskih kolesarjev *Slavec*.

Emancipirane »kolesarice«

Kolesarstvo je po eni strani z moškimi družčinami, združenimi v društvih, ki so se redno sestajala v klubskih lokalih, ustvarjalo in utrjevalo patriarhalne moške podobe. Po drugi strani pa je s tehničnimi izboljšavami in hitrim širjenjem, ki ga je privedlo na stopnjo razširjene mode, postalo kolo zelo dostopno in zato blizu tudi ženskam, ki se niso ozirale na predsodke. Poln stereotipov se je slovenski javnosti leta 1898 v feljtonu, objavljenem v *Slovenskem narodu* pod psevdonimom Antikolesarjevič, pokazal Anton Aškerc.

Anton Aškerc – predikant
Karikatura Hinka Smrekarja
Vir: Dobida K. (1957). *Hinko Smrekar*.
Ljubljana: Državna založba Slovenije.



Napletel je cel kup argumentov, ki so vodili k zaključkom: »Gospoška ženska je torej na kolesu živa karikatura svojega spola, prava ironija ženske gracije ...« Z ostrim odgovorom sta ga na hladno postavila Kolesarica in njen zagovornik Fran G-č. Verjeti je, da bi glede na polemiko in razsežnosti predsodkov marsikdo rad pritrdil besedam Dunajčanke Rose Mayreder iz leta 1905, da je kolo za emancipacijo žensk višjega družbenega sloja prispevalo več kot vsa prizadevanja ženskih gibanj skupaj. Kolo je ženskam ponudilo predvsem svobodo. Glavni argument je bila njegova priljubljenost, ki pa se je v glavnem navezovala na praktičnost, v kateri se je vse pogosteje poudarjal pozitiven zdravstveni učinek. Marica Strnad v tržaški *Slovenki* predstavlja kolo kot eno glavnih sredstev za »povzdigo in utrditev ženskega zdravja«, kolo priporoča tudi zoper debelost. Hkrati dodaja, da tudi domači zdravniki ženskam nikoli ne odsvetujejo kolesa; še več, slabotnim naj bi ga celo priporočali. Kolesarica je Antikolesarjeviču Aškercu na očitek, da si na kolesu škodi zdravju, zabrusila: »Jaz in moje znanke smo zdravejše odkar kolesarimo. – Sicer pa vse ni nikdar za vsakega!«

LISTEK.

Ali naj dame kolesarijo?

Čislana gospodična?

To ste danes spet leteli mimo mene po Dunajski cesti! To se pravi: Vi ste leteli na svojem „Meteoru“ — kakšno „marko“ že jašete, sem ponabil — po sredi ceste, jaz pa, prozaični pešec, sem takisto anahronistično počasno korekal po trdem trotourju. Ah, kako sem Vas zavidal! Čeprav ste jadrali mimo „e polnim parom“, čudil sem se, da ste imeli še toliko časa, da ste me za trenutek pogledali z globokim pomilovanjem, ah, dà, razumel sem tisti Vaš postranski pogled, češ: „Ta starokopitnež pa res še zmerom peš hodil! Da si vendar ne more kupiti kolesa! Ah!“...

Ali se še spominjate našega včerajšnjega pogovora tam gori pod košatim kostanjem pri Tivoliju?

Govorili smo o tem in onem. O politiki, o avstrijskem absolutizmu, literaturi, o španako-ameriški vojni, o Zoli in Dreyfusu, o elektriki in o bicikljih. Slišali ste moje nazore. Povedal sem Vam bil tudi, kaj si mislim o ženakah, ki se vozijo na kolesu. Le prehitro je padel mrak, da svojih pogovorov nisimo mogla dokončati, „kakor treba“.

Kakor se še morebiti spominjate, midva glede ženskega biciklja nisva bila prišla do nobenega meritornega zaključka. Samo toliko sem Vam bil takoj razodel svoje mnenje, da mi ženaka na biciklju — ne ugaja.

Ko smo se ločili na razkrižju tam nekje blizu „Narodnega doma“, rekli ste mi, naj svoje nazore o biciklistinjah obrazložim v kakem feljtonu ter naj povem, zakaj sem nasprotnik ženskemu kolesu. Obljubil sem Vam bil, da to storim o priliki. Rečem Vam pa, čislana in lepa gospodična, da sem bil še čisto pozabil na tisto svojo obljubo. Ko sem Vas danes srečal, spomnil sem se in svo Vam objubljenega podlistka, ki Vam, upam, pride pred oči.

Torej: ali naj ženake kolesarijo ali ne? —

Bicikelj je pravi znak in sad naše dobe, ki težj za tem, da skrajša čas in skrči prostor. Čas je baje zlato in na vozu dospeješ prej na cilj, nego peš. Kar je železnica za množico, to je nekako dvo-kolo za posameznika. Bicikelj je rodila torej čisto praktična potreba in ima v prvi vrsti praktičen pomen. Če se ga je polastil tudi sport, kaj zato? Saj se za sport, za kratek čas nekateri ljudje vozijo tudi po železnici, po tramvaju, po ladjah in čolnih; za kratek čas in za sport se tudi konj zajaje itd.

Pa povrniva se k biciklju! Za vožnjo na bi-

Odlomek Aškerčevega feljtona z naslovom *Ali naj dame kolesarijo?*, ki ga je 6. avgusta 1898 objavil v časopisu *Slovenski narod* pod psevdonimom Antikolesarjevič.

Da vse ni nikdar za vsakogar, je vedel tudi Aškerc, ki je ob besedi zdravje ciljal bolj na zdravje ženskih spolnih organov. Ob tem ni prav nič odstopal od tedaj splošno sprejetega mnenja, da si ženska s pretiranim naporom na kolesu utegne škoditi. Tudi Jože Valenčič v svojem bontonu iz leta 1899 svari »posebno ženske« pred pretiravanjem; še več, izkušnja menda uči, da so dolgi izleti »njenemu zdravju usodni in celo smrtonosni.« Tolmačenje, da se ob kolesarjenju s pritiskom na medenični del povečuje ogroženost ženskih rodil, je strašilo ženske in spodbujalo moške dvome. Kolesarjenje so nekateri povezovali kar z »umazano pregreho« – s samozadovoljevanjem. Vzrok vznemirjenosti je bil sedež, ki naj bi ponujal priložnost za samozadovoljevanje, skrito očem drugih. Žensko naj bi v vznemirjenost silil že sam položaj na kolesu, naporno poganjanje pedal naj bi jo še bolj razvnelo, preostanek pa bi pridala še sveža zračna sapica. Pri nekaterih ženskah naj bi vznemirjenje dosegalo »nezaslišano raven«. Takšna stališča so bila – ženskemu kolesarstvu v prid – bolj redka. Da bi ženska sprostila pohoto s kolesarjenjem in uživala na sedežu v vibracijah cest, temu številni zdravniki niso verjeli. Neki ginekolog je med svojimi zaupanja vrednimi pacientkami celo opravil raziskavo, v kateri so mu priznale, da še nobena od njih na kolesu ni izkusila česa podobnega. Spet drugi zdravnik je trdil, da naprej nagnjeno telo ne more povzročiti samozadovoljevanja; kolesarke naj bi bile med vožnjo tako pozorne na cesto, da se na druge telesne odzive ne bi mogle osredotočiti. Prav iz omenjenih razlogov lahko v ponudbi modelov sedežev s konca 19. stoletja najdemo posebne ženske modele.

Excelsior=Sattel
Neuheit pro 1898
— Sättel mit Höcker —

Anatomisch richtig
construiert!
Fester, nicht gleitender
Sitz!
Kein schädlicher
Druck!
Kein Wundscheuern!

Hannoversche Gummi-Kamm-Co. Act.-Ges., Hannover.

Ženski model sedeža z žlebom

Vir: Fotografski arhiv dr. Boruta Batagelja.

»Samovožnja na biciklju je postala v poslednjih letih najsplošnejši šport. Kolesarstvo ni samó zabavno, nego je tudi velike praktične vrednosti, ker »čas je zlato«. Trgovcem, agentom, potovalcem, delavcem in obrtnikom je kolo dandanes skoraj neizogibno potrebno. Radi tega je vsakomur, ki mora hoditi daleč ali se voziti iz mesta v okolico ali obratno, priporočati, da si nabavi kolo ter se navadi kolesariti. Najboljše je, ako vstopi v kolesarsko društvo, ki ima svojega učitelja in svoj prostor, kjer se podučujejo učenci v spretnem kolesarjenju. V tem društvu so vsakemu kolesarju na razpolago razni pripomočki brezplačno ali za mnogo nižjo ceno. Vsak društvenik dobi društveno znamenje in svojo legitimacijo. Razen tega mora imeti vsak kolesar svojo številko, katero treba pritrčiti na kolo tako, da se vidi. To številko dobi kolesar na magistratu ali pri županstvu. Kdor hoče kolesariti preko avstrijske meje, se mora zglasiti prej pri odboru »Zveze slov. kolesarjev v Ljubljani«, ki mu da potrebna navodila. Brez teh navodil pa ni mogoče priti preko meje.

Premnogo pa je kolesarjev in kolesaric za zabavo in iz zdravstvenih vzrokov. Kolesaril naj bi le, kdor je povsem zdrav, čegar srcé ni slabo, in kdor ni omotičen. Tudi kratkovidneži naj bi ne kolesarili po javnih potih, kjer hodi mnogo ljudij ali se prepeljava mnogo vozov. Kolesarili naj bi praviloma otroci ne pred 14. letom, pa tudi ne starci po 50. letu. Pretiranje v kolesarjenju škoduje, posebno ženskam, tudi zdravim. Vsakdo naj bi se torej vozil zmerno, le na kratkih progah in ne prehitro. Zlasti ženska naj bi nikdar ne dirkala ter ne delala daljših izletov, ker izkušnja uči, da so taki izleti njenemu zdravju usodni in celó smrtonosni. Debeluhi, zlasti pa debeluhe naj bi javno ne kolesarile, ker so na kolesu videti smešne in okorne.«



Valenčič, J. (1899). *Vzgoja in omika ali izviri sreče*. Ljubljana: samozaložba.

Nasprotnike ženskega kolesarjenja je zmotila tudi garderoba kolesark. Antikolesarjeviču Aškercu se »kolesarice« nikakor niso zdele estetične, kaj šele, če pade dama s kolesa! »Če pridejo njena krila v najfatalnejši nered, če se na cesti razgali večji del nog, nego bi se smelo zgoditi...« Že med vožnjo je obleka odkrivala več, kot bi si kdo želel. Kolesarke so se otresale nepraktičnega in zapovedanega korzeta in – krila. Da bi ženska nase naredla praktične hlače, je bilo pri nas na prelomu stoletja še preveč drzno. V tem razburkanem času se je dokončno uveljavil še danes prepoznaven poseben model ženskega dvokolesa z drugačnim okvirjem, položajem sedeža, verižni prenos se je skrnil v posebno ohišje in zadnje kolo je bilo zaščiteno, da se obleka ni ujela med napere.



Ženski model kolesa

Vir: Fotografski arhiv dr. Boruta Batagelja.



Vi ste svobodni! Vi ste neodvisni!

Vi se lahko gibate kjerkoli in kadar koli hočete, na motornem biciklu N. S. U. in na motociklu N. S. U. Kadar hočete, potujete, kadar hočete, se odpočijete, Vi ste popolnoma neodvisni od različnih voznih redov, a pri tem Vns pot gotovo nič ne stane, ker porabi n. pr. motorni bicikel N. S. U. na 100 km manj ko 2 litra bencina.

V Jugoslaviji imamo zalogo, ki jo prodamo zaradi vpeljave izpod kupne cene.

Pišite nam takoj, pa Vam pošljemo svoje najnižje cene.

NSU-D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke A. G. Neckarsulm (Württemberg) 6434

Kolo je ženskam nudilo svobodo.

Vir: *Jutro*, 29. jul. 1934

Moda ženskih kolesark je sicer ostajala zvesta krilu, ki pa je imelo prilagojene izreze oziroma zapenjanje gumbov. Garderoba kolesark je težila k temu, da bi bila po eni strani čim lažja in udobnejša, po drugi pa seveda šik. Po slikah sodeč je eleganco kolesarke še najbolj izražal skrbno izbrani kloboček mehkih linij ali preprostejša baretka, seveda po možnosti s trakcem, usklajenim z obleko.



**Kolesarki s kolesi – fotografija iz leta 1931
(Fototeka Muzeja novejšje zgodovine)**

Vir: Brovinsky, B. ... [et al.] (2010).

Dve kolesi in par nog.

Bistra pri Vrhniki: Tehniški muzej Slovenije.

Ženske so v kolesarska društva vstopale postopoma. V društveni dejavnosti so bile posameznice sicer že dlje prisotne, uradno pa je npr. *Laibacher Bicycle Club* sprejel ženske kot aktivne članice šele na izredni skupščini v letu 1896; še tedaj je za sprejem veljalo načelo sorodstva oziroma dobrih vez. Žensko članstvo v klubu je navkljub strogim pravilom pristopa vztrajno raslo, tako da je leta 1900 predstavljalo kar tretjino aktivnega članstva – 33 od skupno 101. Klub je imel tudi posebno žensko sobo. Pozimi, ko je bila mrtva kolesarska sezona in so se v klubu predvsem posvečali petju in godbi, so se ženske lahko učile in po malem kolesarile kar v klubski dvorani v Kolizeju. V sezono so tako zavrtele pedala bolj pripravljene in od pomladi do jeseni so posameznice opravile kar zavidljivo kilometrino. Popisi iz klubske knjige kažejo, da je 1898. leta 21 kolesark v 1.038 vožnjah prevozilo skupaj 26.791 km; največ je prekosarila gdč. Pini von Ruehling – kar 3.917 km. Samostojnega ženskega kolesarskega kluba kot v Gradcu leta 1893 ženske pri nas niso ustanovile. Ena od glavnih značilnosti ženskih kolesark vsepovsod pa je bila, da so bile v veliki večini odločno proti ženskim kolesarskim tekmovanjem.

Kolesarska tekmovanja



Skupina ljubljanskih kolesarjev leta 1914. Prvi na desni Albin Šinkovec.

Vir: Zasebna fotografska zbirka Jurija Primožiča.

V moški družbi so tekmovanja pomenila pomemben del kolesarstva – vse od resnih dirk na krajši razdalji, distančnih dirk ali dirk na dirkališčih, do manj resnih in bolj zabavnih tekmovanj. Značilna so bila tudi tekmovanja v spretnostnih vožnjah z izvajanjem likov (»umetelno« kolesarjenje), vendar se pri nas niso prijela in so se izvajala

Pedalirala pa je tudi (jugo)slovsanska vzajemnost. Rezultat je bila leta 1893 izvedena kolesarska dirka na progi Zagreb–Celje–Ljubljana. Že ob šestih zjutraj je 36 kolesarjev zavrtelo gonilke pred zagrebško Narodno kavarno in se namenilo proti kontrolnim postajam v Krškem, Celju, na Vranskem in Trojanah, kjer so bili na voljo tudi prigrizki, kava, čaj in cviček. Nek Zagrebčan je tekmo vzel zelo resno, a je menda že na kranjski meji izgubil kalorični zavitek s pečeno račko. »Po Krškem se je družba razkropila in v Zidani most smo prihajali že posamezno. V Celje sta skupno dospela dva iz Zagreba, tretji je bil naš takratni prvak in kmalu za njim zopet Zagrebčan. (...) Najprej so se nekoliko okrepcali, potem pa je naš znani Sokol Matic še masiral slovenskega dirkača s konjakom, kateri se mu takrat ni smilil izlivati ga po potnem telesu.« Medtem se je počasi prebujala prava tekmovalnost, zasledovalci pa so razmišljali, da bi ubežnike ujeli. Ljubljčan je zelo pospešil »ter kmalu potem zagledal prva dva, ki sta na neki klopi drug drugega masirala, ter prišel tako naš Ljubljčan prvi na Vransko, kjer



je bil sprejet od neštevilnega občinstva z velikanskim navdušenjem ... Ustavili so se vsi nadaljnji dirkači in postalo je prav veselo. Jedlo se je, pilo in pelo, ter tudi pesem 'kranjski sin' se ni pozabila. Počasi so odhajali Hrvati in naš Ljubljčan je skoraj pozabil, da se udeležuje dirke ter da ima do Ljubljane še 50 km. Poslovil se je tudi on in ker je bil za hribe povsem dobro treniran, je prehitel enega za drugim, tako da je došel na Trojanah drugi, ko je prvi pravkar odpeljal. Zavžil je samo nekaj kave, vzel seveda tudi be-drček dobro pečenega piščanca in hajd naprej. Proti Lukovici je zagledal prvega dirkača in na Prevojah sta že bila skupaj. Zagrebčan je poželed malo vode, katero mu je tudi Ljubljčan preskrbel, nato pa se poslovil in oddirjal skozi Domžale in Ježico v Ljubljano, kjer je prišel prvi, navdušeno pozdravljen od Slovencev.« Dirko z vsemi primesmi »dopinga«, masaž, po drugi strani pa tudi kolegialnosti, je dobil Zmagoslav Bohinec, ki je na cilj prikolesaril deset minut čez peto.

»Zmagoslav Bohinec, član Kluba slovenskih biciklistov v Ljubljani, je prvo veliko ime v slovenskem tekmovalnem kolesarstvu. Dosegel je številne zmage na dirkah v Ljubljani, največji uspeh pa pomeni njegova zmaga na znameniti dirki Zagreb–Celje–Ljubljana, ki so jo priredili skupaj zagrebški, celjski in ljubljanski kolesarji. Bohinec je dobil naslov Prvak hrvatsko-slovenske kolesarske zveze.«

Vir: Stepišnik, D. (1979). *Kolesarstvo na Slovenskem*. Ljubljana: Kolesarska zveza Slovenije.

Včasih Viktor, včasih v slovansko navdušenje preimenovani Zmagoslav Bohinec je bil za tisti čas odličen kolesar, kar kažejo tudi drugi zapisi. Zmagal je na številnih distančnih dirkah. Na tekmi Zveze slovenskih kolesarjev leta 1896 iz Ljubljane v Novo mesto je progo prevozil v dveh urah in 44 minutah. *Slovenski narod ob rezultatu navrže: »... torej ca. 59 minut hitreje kot osobni vlak. Drugi privozil je na cilj g. Fran Gombač v 2 urah 49 minutah in tretji g. Jakob Gorjanec v 2 urah 53 minutah.*« Da je presegel domače kolesarje in bil zrel za mednarodno konkurenco, priča zapis iz istega leta v *Slovenskem narodu*, da je bil povabljen k veliki mednarodni dirki Pariz–Bordeaux. Bohinca je časopis napovedal kot ‘vodilca’ graškemu dirkaču Franzu Gergerju. Člani nemških kolesarskih klubov tekmovalno najboljšim Slovencem niso bili konkurenčni. Če primerjamo, 18 članov *Laibacher Bicycle Cluba* je iz Ljubljane v Trst izletniško potrebovalo sedem ur, Bohinec je enkrat isto pot prekolesaril v 4 urah in 13 minutah. Nedvomno je bil kak posameznik v nemškem klubu sposoben boljšega rezultata, očitno pa je, da nemški klubi tekmovalj niso tako izpostavljali kot slovenski.

Kolo v ljubljanskem vsakdanjiku

Kolo je že od začetkov glede vključevanja v mestni vsakdanjik porajalo dvome, še posebej, ko so tudi kolesarska društva izgubila nadzor nad kolesarji. Po mestih je bilo vse več tako imenovanih kolesarjev ‘divjakov’, ki se osnovnih veščin niso učili v okviru društev in so brezobzirno drveli po mestnih ulicah. Pravzaprav so že prvi velocipedi ob koncu 60. let v mesto vnesli nemir, kaj šele razmah ‘divjih’ kolesarjev v 90. letih 19. stoletja. Prvi kolesarski izpad naj bi povzročil trgovec Albert Zeschko, ki je s kolesom plašil konjske vprege in povzročil tudi prvo žrtev kolesarskih nesreč, ko se je kočijaž ob padcu z vprege poškodoval.

Prva žrtev »velocipske manije«

»Bil je to kočijaž zdravnika dr. Viljema Kovača, ki se je z družino peljal na sprehod. Ko je bil voz v ulici za vojaškim oskrbovališčem (na prostoru bivše kavarne Emone), se je nasproti pripeljal na velocipedu ljubljanski trgovec Albert Zeschko. Ko je konj zagledal to novo vozilo, se je splašil, skočil na stran, voz pa je obstal ob nekem drevesu. Zdravnik, žena in otrok so srečno skočili iz voza, kočijaž Peter Cedeunig pa je pri odskoku zašel z nogo med drevo in voz, tako da si je zlomil nogo.

Ta prva nesreča pa je za takratne kolesarje imela obsežne posledice. »Triglav« dostavlja že pri poročilu o nesreči, da je že večkrat opozoril slavni magistrat, naj bi le-ta ustavil vozarjenje z velocipedi po javnih cestah ali pa omejil na določen, od vseh strani zaprt prostor, ki bi bil javnosti nedostopen in ki naj bi ga velocipedisti sami kupili in opremili. Časopis nato nadaljuje: »Za otroško ‘zabavo’ je pripravna nenaseljena in neobiskovana ravan, kamor ne zaide noben nedolžen pešec. Ali naj mar pride tako daleč, de ne bodo ljudje, ki se za gibanje poslužujejo le svojih nog, na promenadah več varni življenja in da so celo kočije v nevarnosti, da se s svojo vsebino vred polomijo?«

Vir: Šenk, B. (1955, 10. feb.): Ne avto – pač pa »velocipedi«, *Tedenska tribuna*, 3 (6), str. 3.

Tovarnar Albert Zeschko, okoli 1880

»Ljubljčan Abert Zeschko je poziral na kolesu v fotografskem ateljeju. Ljubljanski Nemci so že leta 1885 ustanovili Laibacher Bicycle Club, ki mu je dve leti kasneje sledil Klub slovenskih biciklistov. Kolesarjenje je bilo konec 19. stoletja športna dejavnost, omejena le na premožnejše sloje. Šele v tridesetih letih 20. stoletja je postalo kolesarjenje bolj množično pri nas. V času Zeschkovega poziranja fotografu je bil kolo še nova tehnična iznajdba, zato ga najdemo tudi na fotografskih portretih.«

Vir: Drnovšek, M., Kambič, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*. Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana.



Ljubljanska meščanska družina Zeschko, okoli 1889.

Sedmi od leve proti desni tovarnar papirnih vreč in trgovec s papirjem Albert Zeschko.

Vir: Drnovšek, M., Kambič, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*. Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana.

Zaradi teh ekscesov je ljubljanski mestni svet leta 1869 sprejel prepoved vožnje z velocipedi po mestnih ulicah in sprehajališčih. Druščina velocipedarjev pa se je širila, krepila in postajala vse vplivnejša, tako da so že leto kasneje zaprosili magistrat, da dovolijo mestno vožnjo. Pod prošnjo so se podpisali številni vplivni in znani Ljubljanci. Če je bilo to mogoče v drugih velikih mestih, zakaj ne v Ljubljani? Mestni svet je leta 1890 kolesarjem uradno dovolil vožnjo po cestah in ulicah mesta ter predmestij na makadamskih delih, z izjemo pločnikov, pešpoti, alej, vključno z Lattermannovim drevoredom in parkom gradu Podturn. Skokovito naraščanje števila kolesarjev pa je znova pripeljalo do konfliktov, posebej s pešci. Boris Brovinsky piše, da je bilo leta 1898 v Ljubljani že več kot tisoč koles; vsekakor nezanemarljiv dejavnik za mestni promet. Marsikaterega sprehajalca je kolesar podrl in številni pešci so se spraševali, če se v mestu sploh še lahko počutijo varne. K protikolesarskemu vzdušju v slovenskih mestih so zagotovo pripomogli tudi prvi primeri nesreč, ki so se končale s smrtnim izidom. V Ljubljani sta sodnomedicinska izvedenca na viški cesti potrdila smrt Jakoba Kogovška, »ko je padel s kolesa, prebil svojo izredno močno lobanjo ter umrl, ker se je kri izlila v hrbtnični mozeg in deloma tudi v možgane.« Mestne oblasti so poskušale zadeve urediti s kolesarskimi redi.

— (Ponesrečen biciklist.) Pri prehodu čez tir južne železnice na Viču pripetila se je sinoči okolo 7. ure velika nesreča. Na Viču stanujoči zidarski mojster Jakob Kogovšek iz Horjula pripeljal se je na biciklu čez železniški tir navzdol in ker ni bil vajen voziti v kurvi, ni se mogel izogniti iz Ljubljane proti Vrhniki vožečemu se markerju Ivanu Primožiču, marveč je s toliko silo zadell vanj, da mu je razbil kolo. Oba biciklista padla sta na tla, a dočim je Primožič bil le neznatno ranjen na glavi in na prsib, padel je Kogovšek tako nesrečao na glavo, da je takoj na mestu obležal mrtev. Najbrže mu je vsled padca počila lobanja ter se mu kri izlila v možgane, mogoče pa je tudi, da je priletuega moža — Kogovšek bil je okolo 60 let star — vsled strahu zadela kap. Pravi vzrok smrti doguala bode sodna obdukcija. Po pričanju očividca bil je Kogovšek takoj mrtev in so ostali vsi poskusi, obuditi ga zopet k življenju, brezuspešni. Ta žalostni slučaj pa zopet jasno dokazuje, kako nujno potrebno je, da se uvede za bicikliste stroga preskušnja, je-li kdo sploh sposoben za vožnjo na javnih cestah ali ne.

Leta 1896 je bil sprejet deželni zakon za vojvodino Kranjsko, ki je v obliki cestnoprometnih predpisov zadeval tudi kolesarjenje, leta 1897 je tak pravilnik, katerega del je urejal tudi »vožnja na kolesih«, sprejel ljubljanski občinski svet. Red je predpisal, da sme kolo voziti zgolj tisti, ki je vožnje večšč. »Prepovedana je vožnja po pešpotih, hodnikih, sprehajališčih, med nasadi in sploh tam, koder je tudi voznikom prepovedano. Tudi se javne ulice, ceste in trgi ne smejo rabiti za dirkanje in vajo v vožnji.« Posebej pomembno določilo je predpisovalo obvezno opremo kolesa: »Vsako kolo mora imeti zavorno pripravo, zvonilo, tablico s številko je namestiti na sprednjem delu kolesa in je ni prepuščati drugi osebi. Obliko tablic določajo magistrat. Napravne stroške mora kolesar povrniti. Od časa javne ulične razsvetljave ali pri hudi megli je dovoljeno voziti le s takimi kolesi, ki imajo svitlo, belo luč, svetlečo v smer vožnje in vidno že iz dalje. Barvaste luči so brezpogojno prepovedane.« Kako naj kolesar vozi po mestu? »Kolesar mora po vsem mestu voziti le počasi, t.j. tako, kakor sme v malem diru voziti prevoznik. Nagla vožnja, t.j. takšna, da kolesar ne zmore kolesa takoj ustaviti, je sploh prepovedana.

Najboljša, najtrpežnejša in najelegantnejša
kolesa za vozarenje
(bicikli) so
Dürkopp-ovi „Diana“,
katere ima v zalogi za Kranjsko
IVAN JAX v Ljubljani, Dunajska cesta 13.
Katalogi zastonj in franko. 238 20-4
Pouk v vozarenju v lastni vozarni je za kupovalce brezplačen.

Prodaja koles z brezplačnim poukom v vozarjenju!

Vir: *Slovenec*, 22. apr. 1897.

Prav počasi, t.j. tako, da ga pešec lahko dohaja, mora kolesar voziti v ozkih ulicah, na ovinkih in križpotih, potem tedaj, kadar se po ulicah in cestah pomikajo sprevodi, cerkveni obhodi ali kadar se zbira mnogo ljudstva.« Zanimive so določbe glede »ogibanja« in prehitevanja kolesarjev, saj so drugačne, kot bi pričakovali danes. »Kolesarji se morajo držati vedno leve strani ceste, ter se ogibati vedno na levo, prehitevati pa na desno, ako je prehitevanje sploh mogoče, ne da bi se motil promet. C. in kr. vojski, pogrebom in drugim sprevodom mora se kolesar umakniti s ceste.« Posebno »opreznost« je red zahteval na ovinkih in križpotjih ter pri prehitevanju, kjer »mora kolesar še posebno paziti na pešce, jezdne konje in uprežne živali ter jih z zvonilom pravočasno opozarjati, da se bliža s kolesom. Tudi, ako je kolesarju srečati vprežne vozove ali ja-

hače, dolžan je paziti na živino in se je ogibati. Ako opazi, da se živina plaši ali kadar mu vodnik da znamenje, da se je bati plašenja, tedaj mora takoj razsesti s kolesa.« Predpisi seveda niso čez noč spremenili obnašanja 'divjih' kolesarjev. Istega leta si je *Laibacher Zeitung* zaželel, da bi se med kolesarji oprijel Goethejev rek »Mehr Licht!«, saj naj bi navkljub predpisom po mestu kršitelji kolesarili v mraku prehitro in brez luči. Kolo pa je spodbudilo predvsem idilične predstave meščanov o podeželju in naravi ter povečalo občutek svobode in razpolaganja s časom, neodvisnim od vozniških redov vlakov. Meščanska varčnost kot vrednota pa je privedla do tega, da so s kolesom odkrivali podeželske poceni gostilne in kraje, ki jih je železnica zaobšla. Že kolo samo je bilo meščanu velika investicija, ki naj bi stala približno štiri učiteljske plače.

Kar dvoje koles mu je odpeljal. Mestni stavbenik Josip Misson stanujoč v Cigaletovi ulici št. 13 je v nedeljo zjutraj pogrešil obe svoji kolesi, ki jih je imel spravljene v kleti. Izginili sta preko noči. Tat je izvršil tatvino na ta način, da se je splazil skozi okno v klet, nakar je odšel v kuhinjo, kjer je našel ključ vežnih vrat. Kljub tišini, ki je vladala ponoči v hiši se mu je posrečilo nato obe kolesi spraviti na prosto in ju neznano kam odpeljati. Misson trpi nad 3000 Din škode.

Vir: Jutro, 12. jul. 1927.

Vrtenje pedal pa je bilo zastoj, hitro in mestnim ljudem je dalo nove telesne moči za povečanje delovne učinkovitosti, kar je nenazadnje prispevalo k njihovi blaginji. Vse bolj je postajalo del prepoznavnega življenjskega sloga, ki je utrjeval pripadnost sloju. Kolo je torej hkrati odražalo tudi socialne razlike, kar se je še najbolj kazalo v odnosu mesto-podeželje, ob tem pa je povečana mobilnost meščanstva zanetila tudi neprijetnosti. Razmere, kot jih slika v novici iz ljubljanske okolice *Slovenski narod* v juniju 1896, so prav presenetljive. Ljubljansko podeželje naj bi bilo namreč polno »prijateljev« kolesarstva, ki so v izletnikih stereotipno videli pokvarjene in nezaželene meščane: »Malodane vsaki dan se čujejo tožbe, da so bili biciklisti tod ali tam prijazno pozdravljeni s kamni ali da so fantje nanje hujskali pse.« Popolnoma varna naj bi bila zgolj cesta do Kranja, kamor so tudi najpogosteje kolesarili, vožnja po kateri od stranskih, manj obljudenih poti pa je bila precej bolj tvegana. V meščanih, ki so kar naenkrat začeli na kolesih preplavljati podeželje, so poredni okoliški fantje klišejsko očitno prepoznavali preveč liberalne, brezverske, oduševske in snobovsko vzvišene meščane in gotovo se jim je zdelo povsem naravno, »da store Bogu dopadljivo delo, ako napadajo bicikliste s kamni in hujskajo nanje pse.«

Kolesarji so na prelomu v 20. stoletje torej predstavljali lik naprednega človeka, kar pa vsekakor ne pomeni, da jim je bilo v tej vlogi vselej prijetno.

Literatura

- Batagelj, Borut: “Ali naj dame kolesarijo?”- kolesarke in žensko telo na prehodu iz 19. v 20. stoletje. V: *Zgodovina za vse*, let. 11 (2004), št. 2, str. 40-53.
- Batagelj, Borut: *Z biciklom na levo!* V: Boris Brovinsky (Ur.), *Dve kolesi in par nog*. Bistra pri Vrhniki : Tehniški muzej Slovenije, 2010, str. 39-50.
- Brovinsky, Boris: *Kako so konjske moči izpodrivale konje*. Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije, 2005.
- Kambič, Marko: Kolesarski vozni red za mesto Ljubljano. V: *Kronika* l. 37 (1989), str. 218-225.
- Stepišnik, Drago: *Kolesarstvo na Slovenskem: ob devetdesetletnici*. Ljubljana: Kolesarska zveza Slovenije, 1979.



Pisateljica in publicistka Zofka Kveder (Ljubljana, 22.4.1878 – Zagreb, 21.11.1926)
Vir: Kveder, Z. (2005). *Zbrano delo*. Maribor: Litera.

BICIKLISTINJA¹

Zofka Kveder

Ling, ling, ling ...!!!

»To večno zvončkljanje mi pa res že preseda,« se je jezil dr. Dobršek, a vendar radovedno gledal za elegantno damo, ki je drvela mimo njega v pikantnem dresu.

»A-a-a! — Kako dražestna!« je vzkliknil in pogledal prijatelja dr. Hlebnika.

»Ni take sile,« je odgovoril le-ta lakonično in malomarno korakal dalje ob jezeru proti Mallnerjevemu hotelu².

»Tako elegantne biciklistinje res še nisem videl,« je pristavil dr. Dobršek. »Vraga, kolik šik, kolika gracioznost v vsakem gibljaju! Zares, tako elegantne kolesarke še nisem srečal!«

»Še ne? — Potem te obžalujem,« ga je zavrnil Hlebnik.

»Bodi, bodi, ti si vedno tak! Kakšna bujna, jedra ženska stvarca ti še ugaja, a kaj finega, vilinsko vitkega à la Fidus³, kaj dovršenega ti ne ugaja, ker imaš premalo omikanega okusa.«

»Zato ga imaš ti več,« se je smejal dr. Hlebnik.

Dospela sta do hotela in krenila na Mallnerjev vrt. Tam pod drevesom je sedela koketna biciklistinja, ob drevesu je slonelo njeno lepo kolo, sama pa se je opirala ob mizo in bobnala s prsti ob vrček, v katerem se je zlatilo vabljivo pivo. Prijatelja sta poiskala mizo v njeni bližini, in Dobršek je hrepenečih oči motril njen vitki, a vendar krasni stas.

»Glej, ta kostum, kako se oprijema njenih klasičnih udov! Ti ozki rumeni čeveljčki, te črne nogavice, vse kakor vlito. In ta rumenkasto temna polt, ta interesantni obraz! Pa ti dolgi, fini prsti, te odmerjene kretnje! Naravnost čudovita je!«

Mladi doktor je bil ves v ognju. No, Hlebnik je poznal svojega prijatelja, ki se je zelo hitro razvnel, zato si je molče prižgal smotčico in porogljivo gledal izpod mehkega sivega klobuka.

»Le glej, kako naju je pogledala, tako malomarno, a vendar se je kar kresalo v tistih temnih očeh! — Radoveden sem, kdo je.«

»Najmanj kaka baronica — kajne?«

»Ne norčuj se, kaj se razumeš na to! Kakšna tujka je na vsak način in interesantna je — da, čudovita! Čudno bi ne bilo, če je aristokratka, saj sta njeno vedenje in njen nastop res vseskozi plemenita in aristokratska!«

In dr. Dobršek je vzdihnil in melanholično zrl tja v tisto zanimivo tujo črnolasko in premišljeval: Kdo bi mu povedal ime te krasotice, kje stanuje, in kako bi se seznanil z njo ...

¹ Črtica je bila objavljena v Slovenskem narodu 20. julija 1898.

² Hotel na Bledu.

³ Pisateljica je najverjetneje mislila boginjo Fides, boginjo zvestobe.

Neki častnik je prisabljal, lahko so žvenkljale njegove ostroge, in krog usten mu je poigralav samozavesten posmeh. Obraz mu je bil prazen, brez inteligence, oči pa so imele naravnost oduren pogled. Ošabno je korakal po pesku naravnost proti dami, malomarno salutiral in sedel brez besede poleg nje.

»Ha, ha! Uganil si, interesantna je,« se je posmihal sedaj Hlebnik ironično strmečemu prijatelju.

»Zakaj? Lahko je njen brat, sorodnik ali celo — ženin!«

Nerada je šla zadnja beseda Stanku iz ust in prav jezno je ogledoval prišleka, ki ga je zmotil v občudovanju koketne športske čepice na temnih kodrih zanimive biciklistinje.



Hotel Mallner

Vir: Benedik, B., Kolman, L., Rozman, F. (1997). *Bled na razglednicah*. Bled: samozaložba.

(Andrej Mallner (1799 – 1859) je leta 1848 na Bledu postavil gostilno, ki je kmalu prerasla v manjši hotel. Na tem prostoru stoji današnji Park hotel. Andrej Mallner z ženo Marijo je bil prijatelj pesnika Franceta Prešerna. Oba sta bila namreč v službi pri Primčevi družini kot poslovođa v Ljubljani in tako tudi zaupnika Prešerna o tem, kaj se vse dogaja pri Juliji Primic.

Vir: Benedik, J. in Dežman, J. (2004). *Izbrana poglavja iz blejske turistične zgodovine*. V zborniku *Bled tisoč let*. Radovljica: Didakta).

»Eh, ko bi jo vsaj poznal!« je ponavljal.

»To ni tako težko,« je odvrnil Hlebnik in oprezno otresal pepel smotčice.

»Slučajno poznam namreč častnika ...«

»In tega ne poveš prej?!«

»Pusti, da izgovorim! Nadporočnik Häufig je velik prijatelj ženstva in gotovo si v Ljubljani slišal njegovo ime. Koliko je vredna tvoja biciklistinja, zdaj menda veš.«

»Ni res! Zmotil si se! Pomota je, vem, da je pomota,« je hitel Dobršek in hkrati ga je zmanjkalo od mize. Pa vrnil se je spet.

»Od natakarjev nihče ne ve, kdo je,« je poročal.

»Potrpi, že izvem, če ti je toliko na tem. Za sedaj pa pij in počakaj!«

In čakala sta. Parček pa je kmalu izginil izpod drevesa in tudi kolo je natakar odpeljal z vrta ...

Pa je minilo popoldne in zmračilo se je. Naša prijateljica sta se izprehajala ob jezeru in ogledovala vesele družbe izletnikov, ki so hiteli proti hotelu, da ne zamude omnibusov za vožnjo do bližnje železniške postaje.

»All Heil!⁴« se je oglasil za njima hripav glas.

Obrnila sta se, pred njima je stal nadporočnik Häufig.

»O, dober večer,« je odzdravil Hlebnik in seznanil nadporočnika s prijateljem.

»Kdo pa je bila tista lepa dama danes popoldne?« ga je vprašal nato. »Moj prijatelj se namreč zelo zanima za njo.«

»Tako, tako? Hm, pikantna stvar, povem vam, gospod doktor; famozno sem se zabaval. Hat Temperament!⁵ Sicer pa je natakarica v predmestni ljubljanski beznici.«

Dobršek je povetil glavo ter se ugriznil v jezik, Hlebnik pa se je le molče smehljaj ...

⁴ (Nem.) Pozdravljeni!

⁵ (Nem.) Ima temperament!

Tematska bibliografija: Kolesarstvo

Pripravila: Jelka Golli

- **Monografije** **Signatura MKL,**
Slovanska knjižnica
- Brovinsky, B.** (2005). *Kako so konjske moči izpodrivale konje*. Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije. K M F 1951
- Brovinsky, B.** ... [et al.] (2010). *Dve kolesi in par nog*. Bistra pri Vrhniki: Tehniški muzej Slovenije. K Z C 2723/48
- Drnovšek, M. & Kambič, M.** (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*. Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana. K M E 2215
- Habič, M., First, B. & Drnovšek, M.** (1997). *Prestolnica Ljubljana nekoč in danes*. Ljubljana: DZS. K M F 1696
- Krajnc, P.** (2005). *S kolesom po ljubljanski okolici*. Ljubljana: Sidarta. K M C 26026
- Ljubljana : kolesarska karta.* (2009). Ljubljana: Mestna občina. K M D 11704
- Ljubljana in okolica : turistična karta.* (2011). Ljubljana: Kartografija. K M B 7009
- Maher, M.** (1996). *Veliki kolesarski vodnik po Sloveniji*. Ljubljana: Sidarta. K M D 7712
- Mrakič, V. & Naglič, D.** (2002). *S kolesom brez meja : turizem : raziskovalna naloga*. Maribor: samozal. K Z E 522/136
- Smučarski in kolesarski jubilej : 1927-1937-1977.* (1977). Dol: TVD Partizan. K M C 28104
- Stepišnik, D.** (1979). *Kolesarstvo na Slovenskem : ob devetdesetletnici*. Ljubljana: Kolesarska zveza Slovenije. Bežigrad 796/799
STEPIŠNIK D.
Kolesarstvo
- Štefanič, H. & F.** (2010). *Slovenska kolesarska Jakobova pot*. Ljubljana: samozal. K M C 28325
- Valenčič, J.** (1899). *Vzgoja in omika ali Izvir sreče*. Ljubljana: samozaložba. K M D 156
- Vehar, S.** (1996). *Kolesarski izleti po Sloveniji*. Ljubljana: Cirrus design. K M C 22849
- Vehar, S.** (1996). *Kolesarski priročnik*. Ljubljana: Cirrus design. K M D 7711
- Vehar, S.** (2003). *Družinski kolesarski vodnik : 60 privlačnih izletov po Sloveniji*. Ljubljana: Mladinska knjiga. K M C 25772

• **Članki**

- Antikolesarjevič** (1898, 6. avgust). Ali naj dame kolesarijo? Č S G 13
V: *Slovenski narod*, 31, [1].
- Anton Aškerc in naše prve kolesarke. (1938, 28. maj). V: *Jutro*, Č S G 14
19, str. 7.
- Aškerc, A.** (1993). Ali naj dame kolesarijo? V: *Zbrano delo* : K M C 10562
7. knj., str. 56-60.
- Batagelj, B.** (2004). »Ali naj dame kolesarijo?« : kolesarke in K ČS E 79
žensko telo na prehodu iz 19. v 20. stoletje. V: *Zgodovina za vse II* (2), str. 40-53.
- Batagelj, B.** (2010). Z biciklom na levo! V: Brovinsky, B. ... K Z C 2723/48
[et al.] (2010). *Dve kolesi in par nog*. Bistra pri Vrhniki: Tehniški muzej Slovenije, str. 39-50.
- Bošnjak, D.** (1998, 29. avgust). Med trubadurjem, kolesarjem K ČS G 125
in Forrest Gumpom : Jernej Čopič, človek, ki se mu ljubi. V: *Delo*, 40, str. 38.
- Brodnik, N.** (2000). Kolesarili smo. V: *Glasnik*, 6 (9), str. 14. K ČS E 367
- Brus, F.** (2008, 31. marec). Občni zbor Kolesarskega kluba Za- K ČS G 305
pravljalivček Horjul. V: *Naš časopis*, 35, str. 30.
- Brus, F.** (2008, 29. september). Kolesarski vzpon na Koreno. K ČS G 305
V: *Naš časopis*, 35, str. 31.
- Cerar, G.** (2002, 20. maj). Z avtomobili okupirana Ljubljana : K ČS G 167
kolesarstvo. V: *Mladina*, 60, str. 52-154.
- Franz, D.** (2000, 16. marec). S kolesom med zelenjem : Pol- K ČS G 145
hov Gradec z okolico je kot nalašč za krajše izlete in za ekološki turizem. V: *Naša kronika*, 2, str. 36.
- Gerkšič, T.** (1997, 1. oktober). Od Podpeči do Ljubljane bo K ČS G 125
urejena kolesarska pot. V: *Delo*, 39, str. 5.
- Gerkšič, T.** (1998, 22. januar). Na Barju bodo uredili varno K ČS G 125
kolesarsko pot. V: *Delo*, 40, str. 5.
- Gerkšič, T.** (1998, 3. februar). Konec maja prvi barjanski kole- K ČS G 125
sarski maraton. V: *Delo*, 40, str. 5.
- Gerkšič, T.** (1998, 20. maj). Kolesarske zagate na Barju : ker K ČS G 125
so morali spremeniti načrtovano pot, Krimskega komarjevega krosa to nedeljo ne bo : brezoviški lovci in kmetje so proti urejanju kolesarskih poti. V: *Delo*, 40, str. 5.

- Golob, U.** (2002). Gorsko kolesarjenje : raziskovalni šport. V: *Gea*, 12 (10), str. 56-58. K ČS E 70
- Gorec, J.** (1921, 29. januar). Kolesarska terminologija. V: *Sport*, 2, str. 35-36. K ČS F 133
- Glavnik, R.** (1998). Puhova kolesa in kolesarstvo na Ptuj. V: *Janez Puh*, str. 175-178. K M F 174/3
- Iz slovenskega kolesarstva, motociklistike in avtomobilizma. (1931, 26. april). V: *Ilustrirani Slovenec*, 7, str. 134-140. K ČS G 220
- Jeraj, A.** (2007). Kolesarske poti. V: *Glasnik*, 16 (3), str. 19. K ČS E 367
- Jesenšek, M.** (2013, 25. maj). Slaba infrastruktura onemogoča hitro vožnjo skladno s pravili : do kolesarjev prijazna mesta : da bo Ljubljana postala do kolesarjev prijazna, bo treba še veliko dela : čakajoč na spremembo miselnosti politike. V: *Delo*, 55, str. 15. K ČS G 125
- Kambič, M.** (1989). Kolesarski vozni red za mesto Ljubljano. V: *Kronika* 37 (3), str. 218-225. K ČS E 68
- Klub kolesarjev in motociklistov "Ilirija". (1928, 4. marec). V: *Jutro*, 9, str. 3. K ČS G 14
- Kolesarica** (1898, 20. avgust). Dame smejo kolesariti. V: *Slovenski narod*, 31, [1]. K ČS G 13
- Kolesarska dirka : Ljubljana-Tržič-Ljubljana : 80 km. (1920, 17. julij). V: *Sport*, 1, str. 1-3. K ČS F 133
- Kolesarske dirke na Hermesu. (1933, 14. oktober). V: *Slovenec*, 59, str. 7. K ČS G 36
- Kolesarsko društvo Sava. (1932, 8. september). V: *Jutro*, 13, str. 6. K ČS G 14
- Kolesarsko društvo Sava v Ljubljani. (1928, 26. februar). V: *Jutro*, 9, str. 3. K ČS G 14
- Kolesarstvo. (1991). V: *Enciklopedija Slovenije*, str. 200-201. K M E 20218
- Korošec, L.** (2004). 890 kilometrov kolesarskih poti v ljubljanski regiji : delavnica rekreacijska infrastruktura, Iška Loka, pektek, 15. oktober 2004. V: *Mostiščar*, 10 (10), str. 13. K ČS F 141
- Kovačič, S. P.** (2004, 9. november). Kolesarski užitki posebne vrste = Zaključek akcije 60 vzponov na Katarino. Dokaz, da leta niso važna. Rekord med rekreativci, 146-krat gor in dol. V: *Gorenjski glas*, 57, str. 18. K ČS G 129

- Kovačič, S. P.** (2005, 15. julij). S kolesom po občini. V: *Gorenjski glas*, 58, str. 7. K ČS G 129
- Križem Slovenije. (1925, 2. avgust). V: *Ilustrirani Slovenec*, 1, str. 4. K M F 16
- Križem Slovenije. (1925, 25. oktober). V: *Ilustrirani Slovenec*, 1, str. 4 K M F 16
- Lapajne, S.** (1940). O kolesarskem prometu. V: *Tehnika in gošpodarstvo*, 6 (11-12), str. 279-281. K ČS D 388
- Ljubljana - drugi Amsterdam : rekord Ljubljancev, kjer ima že vsak četrti kolo. (1937, 17. junij). V: *Jutro*, 18, str. 5. K ČS G 14
- Lokar, S.** (2012, 21. december). Mraz kolesarjem ne pride do živca. V: *Dnevnik*, 62, str. 12. K ČS G 128
- Mahkota A.** (2002). Kam in kako na kolesarske počitnice? : nasveti. V: *Svet & ljudje*, 4 (5), str. 23-25. K ČS D 271
- Marica II** (1897). Kolesarstvo in zdravje. V: *Slovenka* 1 (21), str. 11. K ČS F 29
- Močnik, M.** (2004, 18. oktober). Profesionalci na izletu = Na zaključni dirki sezone zmagal kolesar Radenske Roga Grega Bole. V: *Dnevnik*, 54, str. 17. K ČS G 128
- Pal. P.** (2005). Na kolesu okoli občine. V: *Glasnik*, 14 (8), str. 27-28. K ČS E 367
- Pavlin, T.** (2005). Kolesarstvo. V: »Zanimanje za sport je prodrlo med Slovenci že v široke sloje«, str. 77-78. K M D 9757
- Penjak, A.** (2003, 30. junij). S kolesom do Šentilja, peš do Dunaja : iz Ljubljane do Šentilja so mladostniki kolesarili, ostali del poti, na kateri se bo med drugim dodatno izoblikovala tudi njihova samopodoba, pa pešačijo. V: *Večer*, 59, str. 8. K ČS G 126
- Petkovšek, J.** (2013, 23. januar). Peta različica preobrazbe Slovenske ceste : promet : znani arhitekt bi cesto skrčil, pločnike in kolesarske steze razširil, hitrost zmanjšal ter uvedel minibus. V: *Delo*, 55, str. 12. K ČS G 125
- Po izposojeno kolo bo treba v Šiško. (1997, 23. april). V: *Dnevnik*, 47, str. 17. K ČS G 128
- Pred zlatim jubilejem sportnega kolesarstva : slovenski kolesarji bodo prihodnjo nedeljo slavili 50 letnico ustanovitve prvega kolesarskega kluba - kolesarski sport je zdaj v mnogočem drugačen kakor je bil takrat. (1938, 22. maj). V: *Jutro*, 19, str. 5. K ČS G 14

- Rokavec, Ž.** (2012, 16. oktober). Ne samo na delo, s kolesom tudi po nakupih. V: *Dnevnik*, 62, str. 11. K ČS G 128
- Sportni teden 1921 : kolesarske in motociklične dirke. (1921, 23. september). V: *Sport*, 2, str. 299-300. K ČS F 133
- Stepišnik, D.** (1968). Kolesarstvo. V: *Oris zgodovine telesne kulture na Slovenskem*, str. 258-260. K M C 2471
- Šenk, B.** (1955, 10. februar). Ne avto – pač pa »velocipedi«. V: *Tedenska tribuna*, 3 (6), str. 3. K ČS G 164
- Tominc, G.** (1999). 10 kolesarskih vzponov na Šentjošt : brunarica Grič tudi letos organizira kolesarsko akcijo. V: *Naš časopis*, 26 (253), str. 12. K ČS G 305
- Tominc, G.** (2008, 21. april). Pred vrati je kolesarska akcija 10. vzponov na Šentjošt. V: *Naš časopis*, 35, str. 23. K ČS G 305
- Valenčič, J.** (1899). Vedenje med vožnjo, kolesarjenjem in jezdarjenjem. V: *Vzgoja in omika ali izviri sreče*, str. 239-240. K M D 156
- Vehar, S.** (2012). Kolesarski zimski triki. V: *Gea*, 22 (3), str. 76-77. K ČS E 70
- Zajc, M.** (2006). Naj ženske kolesarijo ali ne? V: *Nedelo 11* (49), str. 23. K ČS G 79
- Zemljč, I.** (2003). Marica Nadlišek Bartol. V: *Splošno žensko društvo : 1901-1845*, str. 278-292. K M D 8812

• Kolo v leposlovju

- Boršnik, M.** (1981). *Anton Aškerc*. V Ljubljani: Partizanska knjiga. K Z C 3183/20
- Kolesar s Filozofske : zbornik v počastitev 90-letnice prof. dr. Vilka Novaka.* (2000). Ljubljana: Filozofska fakulteta. K Z D 1445/4
- Robič, J. & Kovšca, T.** (2006). *Samo človek sem*. Tržič: Učila. K M E 4473
- Suhodolčan, P.** (1997). *Kolesar naj bo*. V Ljubljani: Karantanija. K Z C 3002/5
- Winkler, V.** (1960). *Kolesar Matejko*. [Ljubljana]: Mladinska knjiga. K Z C 1929/96

Tramvaj – iz preteklosti v bodočnost

Besedilo: mag. Tadej Brate
Slikovna oprema: Jana Pinterič



Vzorec za znamko o ljubljanskem tramvaju z nominalno vrednostjo 90 tolarjev, ki je bila kasneje zaradi podražitve dvignjena na 113 tolarjev. (Iz zbirke mag. Tadeja Brateta)

Nedavno sem bil povabljen ob koncu tedna v prijetno družbo in večer se je začel prav spodbudno. Le enega od prijateljev ni in ni hotelo biti in začelo nas je skrbeti zanj. Nenadoma so se odprla vrata in mož, ves zasanjen, je vstopil med nas.

»Ti hudič pa ta javni mestni promet«, je renčal, »ga čakaš tako dolgo, da bi prej korenine pognal, preden ta škatla na kolesih sploh pride!«

»No ja, saj ni tako hudo, saj ti na vsaki postaji piše, kdaj bo avtobus prišel,« je čivknil nekdo iz ozadja.

»Pa kaj ti to pomaga, če ti elektronika pove, koliko boš zamudil – avtobusa pa od nikoder,« je spet rentočil pozni obiskovalec.

»Ja, ja, če bi se pa s tramvajem pripeljal, bi bila pa to povsem druga pesem. To bi šlo pa kot raketa,« je zaneseno rekla ena od dam, ki je v svojem življenju videla tudi že boljše čase.

»Dajte no mir,« se je oglasil jako pomembni rumenokljuni mladenič, »tramvaj je bil vendar le zastarela ropotajoča in cvileča škatla, ki ni dosegla več kot 20 kilometrov na uro. To mi je povedal še moj ded, ki se ga je dobro spominjal.«

Z malce zlobe in privoščljivosti sem kar se da nedolžno dahnil: »Oh, kako lepi spomini! Vidim, da obvladujete znanja o tramvaju. Dajte, povejte nam kaj več o tem!«

Mladec se je malce zmedel, potem pa bleknil: »O ljubljanskem tramvaju nimam pojma in o vsem tem res ne vem nič. Vem le, da je to bila le stara, rjasta in za današnji čas neuporabna ropotija, ki je – hvala Bogu – s cest Ljubljane izginila že pred pol stoletja!«

Tale kratek razgovor se zdi za nekatere izmed nas – vsaj na prvi pogled – ne vreden zabeležke ali pozornosti. A žal ni tako! To je le tipičen primer, kako danes običajni prebivalec Ljubljane gleda na nekdanje čase in na že skoraj pozabljeni tramvaj v Ljubljani. Zgodovinski spomin na nekoč imenitno pridobitev mesta in vrhunsko prometno tehnologijo počasi, a vztrajno blede in izginja. Še malo, pa o tramvaju ne bo vedel nihče ničesar več.

To, da je bila Ljubljana njega dni napredno mesto in je imela svoj električni tramvaj le pet let za Dunajem – našo nekdanjo prestolnico – smo že zdavnaj pozabili. Poizkušajmo si na kratko osvežiti spomin na tiste davne čase, pred več kot enim stoletjem!

Prvi tramvaji

Tramvaj kot komercialno razvito in uporabno vozilo je bilo rojeno v ZDA. Angleži sicer trdijo drugače in imajo v marsičem prav, a rojstni kraj tramvaja je vendarle Amerika. Izum se je bliskovito širil po svetu, najbolj pa po Evropi. Nekako po letu 1860 so tramvaji s konjsko vprego obvladovali že ves svet. Leta 1879 je Werner von Siemens izdelal prvo uporabno električno lokomotivo, že dve leti kasneje pa je na njeni osnovi izdelal tudi prvi električni tramvaj, ki je začel voziti v Berlinu.

Pri nas smo o tramvaju začeli razmišljati že zelo kmalu. Sedanji glavni ljubljanski kolodvor oz. kolodvor nekdanje Južne železnice je za tiste čase stal daleč izven mesta. Mestni center je bil takrat nekako okoli Magistrata, mesto pa se je končalo že z Dunajsko cesto in na Ajdovščini. Do železnice so bile le še njive. V mestu je živelo okroglo 20.000 duš. Za boljšo povezavo z mestom so že okoli leta 1870 načrtovali tramvaj s konjsko vleko. Ker pa znamo biti Ljubljančani najpametnejši na svetu in bolj papeški od papeža, nekatere stvari pač v mestu niso stekle, kot bi morale. S tramvajem smo mečkali in se kregali vse do leta 1895, ko je za veliko noč Ljubljano stresel hud potres. Obnova mesta po potresu je načrte o tramvaju potiskala le še v prihodnost.

Toda zgodilo se je, da je Ljubljana takoj po potresu dobila lastno elektrarno – termocentralo. Na križišču Kotnikove in Slomškove še danes kraljuje njeno poslopje – danes tehniški spomenik. Ker so Ljubljančani nezaupljivo gledali na elektriko in si je sprva niso hoteli napeljevati v svoje hiše, je bilo podjetje elektrarne pasivno. Iskalo se je velikega potrošnika elektrike, ki bi ves dan trošil elektriko in omogočal elektrarni za sluzek za preživetje.



S tramovi podprte hiše v Špitalski ulici, 1895

Vir: Dmrovšek, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*.
Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana.

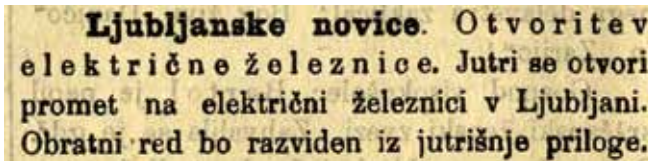
Ob slavnostni seji mestnega sveta na prvi dan novega stoletja, 1. januarja 1900, je tedanji župan Ivan Hribar meščanom med ostalim obljubil tudi izgradnjo tramvaja. Ta naj bi začel voziti že čez leto dni. Če bi nam naš današnji župan tole obljubil na enak način kot Hribar, bi se mu na široko smejali – a takrat so bili drugi časi. Sprva se je sicer zatikalo, a spomladi leta 1901 so dela na gradnji tramvajskih prog vendarle stekla. Spomladanska deževja so sprva močno zavirala gradnjo. Toda do sredine poletja so bili tiri že položeni.

Poleti 1901 so iz graške tovarne tirnih vozil Johanna Weitzerja pripeljali nove tramvaje. Preizkušali so jih ves avgust. Proge so tekle od glavnega kolodvora po Trgu OF (sedanja poimenovanja ulic) pa po Dunajski do glavne pošte. Tu je tramvaj zavil in se spustil po Čopovi preko Tromostovja in po Stritarjevi do Magistrata. Tu se je proga delila. Desni krak proge je tekel po Mestnem, Starem in Gornjem trgu do Karlovške ceste, po njej pa čez Gruberjev kanal na postajo Dolenjske železnice. Drugi krak je zavil mimo Stolnice in Vodnikovega trga vse do Ambroževega trga. Tu je proga preko posebnega tramvajskega mostu prečkala Ljubljanico in se povzpela do Hrvatskega trga in mimo Splošne bolnišnice in po Zaloški cesti prišla do zapornic Dolenjske železnice, kjer je bila vojaška bolnišnica.

V Vodmatu so bile remiza in delavnice za vzdrževanje vozil. Celoten sistem se je po kablu iz elektrarne napajal na Magistratu, kjer je bila tudi velika izravnalna baterija za tokovne sunke. Širina tira je bila 1 meter, dolžina vseh prog pa 5200 m. V remizi je bilo še kakih 20 m tira, ki pa ni sodil v omrežje prog. Vozila je poganjal enosmerni tok, napetosti 500 V.

Sprva so nameravali zgraditi kar 13 prog, a več kot to, kar smo opisali, kasneje ni bilo nikoli dograjeno.

Tramvaj je brez posebnih ceremonij začel voziti 6. septembra 1901. Začel je voziti manj kot dve leti po županovi obljubi. Danes v dveh letih še lopate ne bi zasadili v tla!



Ljubljanske novice. Otvoritev električne železnice. Jutri se otvori promet na električni železnici v Ljubljani. Obratni red bo razviden iz jutrišnje priloge.

Vir: *Slovenec*, 5. sept. 1901.

Uporabljali so 13 pogonskih voz in eno prikolico. Za soljenje cest so imeli za zimske razmere v uporabi še tovorni vagon za prevoz soli. Leta 1909 so zaprto prikolico predelali v pogonski voz št. 14.

Tramvajsko podjetje, znano kot Maloželezniška družba, je vodil mož avstrijskega rodu Johann Schwingenschuss. Kot strojni inženir je bil vsestransko sposoben. Bil je odličen fotograf, športnik, planinec in še kaj. A bil je tudi močno proavstrijsko usmerjen in – kot se je izvedelo nedavno tega – nacionalno nestrpen. Njegove muhe in svojeglavi ukazi so pripeljali do hudih trenj med delavci podjetja in njim. Stvar je šla tako daleč, da se je celo čutil ogroženega od sodelavcev in se je zato oborožil! Vedno je nosil revolver s seboj. Vse to je pripeljalo celo do stavek osebja. Napetosti so prišle tako daleč, da je moral zapustiti Ljubljano in okoli leta 1910 se je preselil v Meran (Južna Tirolska). Že po letu dni pa je prevzel vodstvo Celovškega tramvaja, kjer je ostal do upokojitve.

Tramvajsko podjetje v Ljubljani je bilo znano po svoji deficitarnosti. Družba, ki je bila v lasti podjetja Siemens & Halske, je vedno namerno izkazovala izgubo, s tem pa goljufala mestno občino pri dobičkih. V modernizacijo se ni vlagalo nič in v treh desetletjih je bilo podjetje popolnoma na kolenih. Grozila je ukinitve prometa.

Edina posodobitev je bila izvršena leta 1917, ko je podjetje odkupilo z Dunaja 4 odrabljene in več kot 20 let stare prikolice konjskega tramvaja vrste q.

Zato si je mestna občina obupno prizadevala podjetje dobiti pod svojo upravo, kar pomeni, da so želeli odkupiti vse delnice. To jim je uspelo deloma leta 1929, ko je mestni svet lahko začel upravljati s tramvajskim podjetjem. Preostale delnice so po hudo spornih in ponesrečenih transakcijah odkupili do začetka druge svetovne vojne.

Trideseta leta so bila za Ljubljano odločilna. V tem času se je mesto preoblikovalo v Veliko Ljubljano. Mestu so priključili bližnje vasi, kot so Šiška, Vič, Rudnik in še vrsto bližnjih vasi, ki so postala predmestje. Za povezavo centra z njimi je mesto potrebovalo razširjeno omrežje javnega prometa.



Tramvaj št. 15 na ostrem ovinku v Gradišču

Vir: Brate, T. (1990). *Ljubljanski tramvaj : 1901 – 1958*.
Ljubljana: Državna založba Slovenije.

Rezultat ambicioznih načrtov je bila nabava novih tramvajev, izdelanih v Tovarni vagonov in mostov v Slavonskem Brodu v letih 1930 in 1931 in postopno širjenje omrežja prog. Za nove tramvaje so v Šiški zgradili novo remizo, ki je kot avtobusna garaža še danes v uporabi. Njena streha je bila za tiste čase izjemen dosežek gradbeništva, saj je bila grajena iz hitrosušečega železobetona in razopazena že po tednu dni od dneva betonaže.

Gradile so se nove proge. Proga v Šiško in na Vič je stekla leta 1931. K Svetem Križu (danes Žale), na Rakovnik in v Moste pa v naslednjih letih. Ker denarja ni bilo dovolj, so odkupili rabljene tramvaje z opuščene proge Matulji–Opatija–Lovran, osem novih tramvajev pa so izdelali sami v remizi tik pred vojno.

Med drugo svetovno vojno okupatorji v tramvajsko podjetje niso vlagali ničesar, le izkoriščali so ga, kolikor se je dalo.

Po osvoboditvi se je zdelo, da prihajajo za podjetje boljši časi. Leta 1947 so sami izdelali 10 tramvajskih prikolic, leta 1953 pa še en pogonski voz. V tem času so trgovci z novci ponujali novitete in tudi ljubljanski mestni očetje so jim šli na limanice. Najprej na Reki, nato pa še v Beogradu in v Ljubljani so Italijani prodali vrsto novih trolejbusov. To so bili težki električni avtobusi, ki so za obratovanje potrebovali nad cesto razpet dvojni vozni vod za dobavo pogonske elektrike. Čeprav že zelo zastarelega koncepta so se zdeli trolejbusi sodobnejši, pa tudi cenejši od tramvaja. Trolejbusi namreč niso potrebovali tirnega omrežja prog, pa tudi laže so se prilagajali prometu v mestu.



Trolejbus na Celovški cesti pred remizo

Vir: Brate, T. (1990). *Ljubljanski tramvaj : 1901 – 1958.*

Ljubljana: Državna založba Slovenije.

Prva trolejbusna proga je stekla poleti leta 1951 od Gospodarskega razstavišča do Ježice. Kasneje so trolejbusno omrežje razširili vse do Viča, Šentvida, Litostroja in Črnuč. V prometu je bilo vsega skupaj 53 vozil, ki so končala svoje poslanstvo koncem avgusta 1972.

Uvedba trolejbusnega prometa je pomenila smrt za tramvaj. 1. aprila 1956 so najprej zaradi gradnje predora pod Gradom ukinili progo na Rakovnik. Dne 20. decembra 1958 ob 15. uri popoldne pa je bilo vsega konec! Ta dan se je v mestu zbrala nepregledna množica ljudi in spremljala burkasti pogreb tramvaja. Mnogim ni bilo prav to, kar se je dogajalo, a v tistih časih posebej deklarirane demokracije pač nisi smel niti pisniti, če ti ni bilo kaj všeč! Oblastniki tistega časa so se zakleli proti tramvaju. Tedanji župan je s pestjo tolkel po mizi in zahteval njegovo ukinitvev, vsem argumentom navkljub!

Tramvaj naj bi bil ostanek starih buržoaznih časov in spomin na Franca Jožefa. Ideološko so se spravili na vozilo, ki je pol stoletja dobro in zanesljivo opravljalo svoje poslanstvo. Še na misel ni nikomur prišlo, da v tramvaju sedi na ideološko spornih lesenih klopih. Lesene klopi v vozovih so bile morda le preveč demokratične – za vsa ozadja potnikov so bile namreč povsem enake!



Leseni sedeži v tramvaju

Vir: Brate, T. (1990). *Ljubljanski tramvaj : 1901 –1958*. Ljubljana: Državna založba Slovenije.

Res je sicer, da je bil trolejbus udobnejši in hitrejši od tramvajja, a pričakovanj meščanov ni izpolnil. Tudi on je po dveh desetletjih romal na smetišče zgodovine. Stare, a še uporabne tramvajje so leta 1959 prodali v Osijek in Subotico, kjer so bili še dolgo v uporabi, trolejbusi pa so se spremenili v staro železo na odpadku na Cesti dveh cesarjev na Viču.

Od vseh starih vozil sta se nam kot elementa kulturne in tehniške dediščine ohranila dva tramvajjska pogonska voza. To sta voz št. 5 iz leta 1901 in Lobetov pogonski voz št. 46 iz leta 1939. Tu sta še zimska zaprta prikolica št. 127 in odprta letna prikolica št. 75. Žal vozili št. 46 in 75 še nista restavrirani in kažeta za zdaj kaj klavarno podobo. Vozila so sicer zavarovana z odlokom kot tehniški spomeniki, a kaj ko za njihovo obnovo ni denarja.

Tramvaj in trolejbus so nadomestili z – za tisti čas – najcenejšimi mestnimi avtobusi. Ti nam še danes krojijo usodo in prevoze po mestu. Kljub izrednim tehniškim izboljšavam od pogona na zemeljski plin, ki je ekološko najbolj primerno gorivo za v mesta, pa do klimatskih naprav, nagibne tehnike pri vstopnih vratih, klančin za vstop vozilom paraplegikov in sistema plačevanja Urbana (ki še zdaleč ni najboljši) se zdi, da avtobusi še vedno capljajo daleč za potrebami in zahtevami meščanov. Tudi avtobusi pač niso zadovoljivo javno prometno sredstvo za današnji čas!

Seveda so meščani Ljubljane kaj kmalu ugotovili, da si je naša hudo napredna oblast z ukinitvijo tramvajja zabila avtogol. V prestolnicah drugih jugoslovanskih republik so seveda tramvajje ohranili v prometu vse do danes, da o tujini niti ne govorimo! Vedno glasnejše zahteve po obnovitvi tramvajskega prometa v Ljubljani so končno omajale še tako trdoglave skeptike in v sredini osemdesetih let je podjetje Slovenijaceste-Tehnika začelo z izdelavo projektne dokumentacije za izgradnjo javnega mestnega transportnega sistema pod imenom Mestna železnica. Stvar so imeli v rokah ljudje, ki jim je bila očitno tehnologija sodobnega tramvajja španska vas! Zajeten projekt iz leta 1991 je namreč predvideval ob svoji realizaciji rušenje blizu 400 objektov v mestu! Predvidevalo se je, da bo tramvajski sistem, delujoč kot mestna železnica s približno 35 km prog, dograjen do leta 2000. Žal – ali pa na srečo – iz vsega tega ni bilo nič!

V tem času pa se je pokazalo, da naši strokovnjaki niti slučajno ne razlikujejo pojmov, kot so cestna železnica oz. na kratko tramvaj, mestna železnica, lahka železnica in podzemna železnica, da o podvariantah, kot je USTRABA, in o specialnih sistemih prevoza potnikov niti ne govorimo.

Pred nekaj leti je v »času kislih kumaric«, torej poleti, ljubljanski Dnevnik prinesel pompozno zamisel o tramvaju, ki naj bi tekkel po jekleni žici, napeti nad cesto. Bil naj bi kot nekakšna žičnica. Šlo je za nekaj, kar še nikjer na svetu niso poizkusili spraviti v redni promet. Ampak za nas naj bi bila sveta rešitev problemov!

Takih in podobnih zgodb, ki so se pojavljale v tisku in najavljale svoj pompozni prihod v Ljubljano, je bilo kar nekaj. Naštejmo še nekaj nenavadnih in po svoje zavitih primerov, ki so bili zamišljeni prav po svoje.

Koncem 90. let se je pojavila ideja o tako imenovanem podzemnem tramvaju v Ljubljani. Združba univerzitetnih profesorjev Drusannija, Jegliča, Bajžlja, Gunde in Likarja si je zamislila krožno progo v obliki osmice, ki naj bi tekla pod mestom in naj bi obvladovala celoten javni promet v centru. Vozila naj bi tekla le v eno smer in to v predorih z le 3,2 m premera! Mojstri so si vzeli za vzor staro londonsko podzemsko železnico, za katero vemo, da ima danes predore premajhnega premera. A modri profesorji so menili, da bo tisto, kar ni dobro za London, ravno prav za Ljubljano. Projekt seveda ni uspel.

Kasneje so pravkar opisano idejo avtorji malce predelali in jo prilagodili načrtom nekdanjega projekta Slovenijaceste Tehnika, tistim o mestni železnici. Žal so se novi fantastični, a tehniško revni in nedodelani načrti kasneje izkazali le kot megleni del neužitnega predvolilnega političnega golaža prof. Jegliča. Po volitvah so avtorji in projekt izginili v sivino pozabe in vse je spet potihnilo.

Nekako ob prelomu tisočletja se je pojavila še ena pobuda za ponovno uvedbo tramvaja v mestu, ki se je od vseh zdela še najbolj smiselna. Tedanji direktor Slovenskih železnic dr. Marjan Rekar se je zavzemal za uporabo tramvajskega sistema, kot ga pozna mesto Karlsruhe v Nemčiji in je tesno povezan s klasično železnico. Tam uporabljeni sistem TTK se je po Rekarjevem mnenju zdel še najbolj primeren za Ljubljano. Čeprav



Tramvaj-vlak, Karlsruhe

Vir: http://www.bombardier.com/files/en/supporting_docs/image_and_media/products/BT-5593-FLEXITY-Swift-Karlsruhe-HR.jpg

se zdi sistem train-tram (tramvaj-vlak) iz Karlsruheja idealen in naj bi združeval kvalitete tramvaja in klasične železnice, se vendarle – po daljših preverjanjih in študiju – za Ljubljano le ne zdi zares najboljši, saj so v ljubljanskih razmerah urbanistične zasnove mesta in specifičnosti prometa žal povsem drugačne kot v Karlsruheju.

Zadnji poziv k izgradnji novega tramvajskega omrežja se je zgodil leta 2002 ob županovanju Vike Potočnik. Takrat so v Kresiji organizirali razstavo na tematiko: »Lej ga, tramvaj!«, skupaj z okroglimi mizami in posvetovanji. Kot študijski material za razširjeno razpravo je bil natisnjen poseben časopis, ki ga je zbral in uredil tedanji namestnik načelnika Oddelka za urbanizem, Jože Dekleva. Ko se je razstava končala, pa je avtor odšel na nove službene dolžnosti. Z njegovo odsotnostjo so vse do danes povsem usahnile in utihnile vse aktivnosti v smeri obujanja ideje o gradnji novega tramvajskega sistema v Ljubljani.

Nova oblast v mestu pa od Vikinih časov naprej, kot vse kaže, prav v ničemer ne želi spodbujati in podpirati aktivnosti v tej smeri. Projekt »tramvaj – jutri« spi spanje pravičnega.

Vemo sicer, da je ljubljanski podžupan, arhitekt Janez Koželj, človek, ki je naklonjen ideji uvajanja tramvajskega prometa v mestu, saj odlično pozna vse prednosti sodobnega tramvajskega prometa. To pa je za enkrat tudi vse, kar se zadnje čase dogaja na tem področju v stolnem mestu Ljubljanskem!

Sprašujemo se, kakšen javni prevoz bi običajen meščan sploh hotel imeti in uporabljati v mestu? Odgovor je preprost:

1. Moral bi biti hiter, cenen, enostaven in udoben, in sicer iz enega konca mesta do drugega in to v vseh smereh.
2. Tarifna politika naj bi bila regresivna. To pomeni: več ko potnik uporablja javni promet, manj ga potovanje z javnimi prometnimi sredstvi stane. Zato gre trend tarifne politike v svetu v smeri, da so najdražje vozovnice tiste, ki veljajo le za eno vožnjo. Če kupite celodnevno vozovnico, se ta že izplača, saj stane običajno enako kot 2,5 vozovnice za eno vožnjo. Če pa jih kupite cel karnet za teden dni ali pa celo mesečno karto, je sedaj cena še občutno nižja, kot prej. Cena pade tudi za 50 %, to pa je velik prihranek, ki mnoge prepriča, da pustijo avtomobil doma!
3. Potniki si želijo čim manj čakanja na postajah. Čakanje na primer po pol ure na avtobus proge 6B je popoln absurd!
4. Zagotovljena mora biti zahteva, da se potnik z ene strani mesta na drugo pripelje najkasneje v eni uri in mu je prestopanje iz vozil ene proge v vozila druge po prvem plačilu omogočeno brez dodatnega plačila vsaj v naslednji uri od nakupa vozovnice.
5. Potnik pričakuje vedno strokoven in natančen odgovor voznika v zvezi s samim potovanjem in eventualnim prestopanjem iz vozila v vozilo, kar pri nas žal ni vedno v navadi.

To, kar smo zapisali, je v tujini pravilo, pri nas pa si vse to žal le želimo!

Sprašujemo se, ali so bila naša, torej evropska mesta kdajkoli predhodno načrtovana za toliko avtomobilov, kot jih imamo danes? Odgovor je seveda ne!

V Sloveniji pride okroglo en avtomobil na dve osebi! To je katastrofa! Kaj torej storiti? Odgovora sta dva: Zmanjšati je potrebno naseljenost v mestih!

Toda kako? Se bomo morda med seboj kar pobili?

Ne, to pa že ne!

Treba je zato zmanjšati uporabo individualnih vozil! Toda kako?

Rešitev problema je predvsem v uvajanju sodobnih prevoznih sredstev in dvigovanju kvalitete storitev v javnem prevozu. Poleg tega je potrebno prodajati vozovnice po konkurenčnih cenah. Prihranek pri nabavi goriva je ena najboljših motivacij doslej!

Ena najbolj zgrešenih investicij, gledano na dolgi rok, je gradnja podzemskih garaž v mestu. Zaradi slabega javnega prometa in množičnega službovanja ljudi v mestu se želijo vsako jutro vsi pripeljati v mesto s svojim avtomobilom. Če bi začel v celoti delovati prosluli sistem Park & Ride na vseh vstopih v mesto, bi se s hitrim in cenanim prevozom po mestnih ulicah vsakdo prav rad peljal v službo in po opravkih z javnim prometom in pustil svoje vozilo na obrobju mesta. V primeru, da bi sodelovale v tem sistemu tudi slovenske železnice, tako kot je to v navadi v tujini, s hitrimi mestnimi in medmestnimi vlaki tipa dunajski Schnellbahn ali pa beograjski Beovoz, bi bilo mnogo problemov takoj rešenih. Toda ne! Javni promet v mestu je na psu, Mestna občina pa si s parkirninami in parkirnimi hišami mastno polni žepe na račun občanov, ki so ji prepuščeni na milost in nemilost v trenutni situaciji.

Zmeda v prometu je vedno večja, vse je zaparkirano brez milosti. Mnogi ljudje puščajo svoja vozila tudi tam, kjer jih ne bi smeli. S pobranimi kaznimi se polni mestna blagajna, saj si je nekdo prisvojil pravico pobirati denar za vsak kvadratni centimeter NAŠEGA mesta! Čigavega mesta? Ja NAŠEGA vendar! Vprašamo se: kako našega, če je pa treba vse plačati? Jaz za tisto, kar je moje, nič ne plačam! Vse je torej popoln absurd.

Naredimo kratko primerjavo med nekdanjim ljubljanskim tramvajem in sodobnimi vozili, ki jih danes ponuja na tržišču svetovna industrija.

Ljubljanski tramvaj je imel vrsto imen. Fini ljudje so rekli: se gremo peljat z električno, tramvaju so rekli tudi trambulaj ali celo pocestnica – ker je vozil po cesti!

Beseda

tramvaj je sicer angleškega izvora in je najprej označevala preprosto železnico, izdelano iz lesa, tramov. Ko se je prvič zapeljal po ljubljanskih ulicah, so mu ljudje nadeli različne vzdevke: trambulaj, drvarnica, koreta, ropotulja, pocestnica.

Stergar, A. (2000). *Slovenski almanah 2001*. Ljubljana: Delo d.d. in Slovenske novice d.d. Str. 150.

Klasičen ljubljanski tramvaj iz medvojnega časa je lahko sprejel približno 30–40 potnikov, razen v konicah, ko se jih je obesilo nanj tudi dvakrat toliko, da so ljudje z vrat kot grozdje viseli nad cesto. Tramvajski voz je bil dolg do 10 m. Hitrost je znašala komaj kaj več kot 25 km/h. V tramvaj si vstopal skozi zadnja vrata, izstopal pa skozi prednja. Med potjo ti je sprevodnik zaračunal vožnjo in dal vozovnico. Vozilo je imelo štiri kolesa in dva elektromotorja s po 45 KW moči. Proge so bile enotirne z izogiba-lišči, kjer so nasproti vozeči se tramvaj čekali drug drugega. Ena sama ovira na progi je takoj zaustavila promet na celotni liniji. Vožnja z Viča do glavnega kolodvora je trajala približno 45 minut! Značilen je bil ropot in cviljenje tramvaja v krivinah proge. Ljudje v mestu so vsako jutro ob 5. uri imeli brezplačno tramvajsko budnico, ko so prvi vozovi odpeljali na progo.

Sodobne tramvaje delajo SGP – sedaj Siemens na Dunaju, pa tovarne kot so Boeing, Stadler, Alstom, Rade Končar in še vrsta drugih. Vozila imajo komercialna imena kot City Runner, Citaro, Citadis, ULF (Ultra Low Floor) in še in še.



Sodoben nizkopodni tramvaj ULF, novejšje vrste na Dunaju

Foto: mag. Tadej Brate

Novi tramvajji z lahkoto razvijejo hitrosti do in preko 100 km/h. Sprejmejo od 200 do 350 ljudi na enkrat. So odlično vzmeteni in klimatsko urejeni. Imajo od 12 do 20 koles, od katerih je večina gnana s posamičnimi elektromotorji nizkih moči, ki so med seboj povezani in računalniško krmiljeni. Vozila so dolga tudi do 70 m in sestavljena iz vrste kratkih členov, ki se kot kača vijejo po mestnih ulicah. Imajo tudi do 10 vstopno-izstopnih vrat. Vozovnice se elektronsko nadzira. Pri vozilih s posebno nizkim podom, ki je običajno le še 12 cm nad tlemi (tipi ULF in drugi), so kolesa praviloma le posamično vlečajena in po dve kolesi nista spojeni z vezno osjo, kot je to bilo nekoč. Tako kolesa na ovinkih ne zdrsujejo, s tem pa so odpravili neznosno cviljenje vozila v ostrih krivinah tirov. Novi tramvajji so neslišni in zračno vzmeteni. Avtorja teh vrstic je v Zürichu v cono za pešce tramvaj skoraj povozil, to pa zato, ker se mu je tramvaj zadnje generacije povsem neslišno prikradel za hrbet, potem pa šele pozvonil, češ umakni se že, zgaga pešaška!



Sodoben zglobni tramvaj v Zürichu

Foto: mag. Tadej Brate

Sodobne tramvajске proge so praviloma dvotirne in vozovi se ne čakajo več. Sodobni računalniški sistemi bedijo nad varnostjo v prometu. Sistemi zaviranja vozil so tako učinkoviti, da tramvaj lahko ustavi na minimalni zavorni razdalji nekaj metrov! Upravljanje vozila je z uvedbo elektronike postalo neverjetno enostavno. Z malim vzvodom, nekakšnim joystickom, lahko preprosto obvladujemo vse funkcije vozila. Tramvaj uboga na vsak migljaj, kot mala električna železnica za otroke. Upravljanje z njim je pravi užitek!

In kdo dela v svetu najboljše tramvaje? Konkurenca je huda, da je kaj. Toda – verjeli ali ne – eni najboljših tramvajev, kar jih poznamo, vozijo danes v Zagrebu! So plod domačega znanja in delo hrvaških inženirjev tovarne Rade Končar. Zagreb je v nekaj letih popolnoma zamenjal stari vozni park z novimi doma izdelanimi tramvaji! Menda so vključili v promet okoli 160 novih vozil, ki so jih nedavno sami izdelali!

Če vas zanima, kako je nekoč drdral tramvaj po Ljubljani, skočite na kavico v Trst in se popeljite s prastarim tramvajem na liniji 2 iz trga Oberdan do Opčin in nazaj. To je tipični ropotajoči in cvileči stari tramvaj nizkih hitrosti!

Če pa si hočete ogledati HiTech tramvaje in zadnjo besedo tehnike na tem področju, se odpeljite kako nedeljo v Zagreb, Gradec ali pa morda celo na Dunaj in v Budimpešto. Od Rade Končarjevih super vozil, preko graških City Runnerjev in Dunajskih ULFov, do največjih tramvajev v Evropi, 70 m dolgih rumenoobarvanih Siemensov, ki jih najdemo v Budimpešti! Vožnja v vseh, ki smo jih našteli, je dogodek zase – to nam lahko verjamete! Vse smo že preizkusili – pa še več drugih tudi!



Eden najsodobnejših tramvajev je City Runner in vozi v Gradcu.

Foto: mag. Tadej Brate

Ko se boste enkrat peljali z najsodobnejšim tramvajem, boste hočeš-nočeš prodali dušo hudiču! Nikoli več se vam vožnja z mestnim avtobusom – pa če je ta še tako sodoben – tudi slučajno ne bo zdela podobna udobju, ki vam ga nudi sodobni tramvaj enaindvajsetega stoletja! Za sodoben mestni javni promet je novi tramvaj postal zakon!

Tramvaj – še kdaj?

O tramvaju od tu in tam

Besedilo in izbor gradiva: Jana Pinterič

Pred več kot sto leti je po ljubljanskih ulicah vozil tramvaj. Takrat je bil še precej na začetku svoje poti, saj je prvič pripeljal leta 1901, pokopali pa so ga leta 1958.

Zakaj je prišel in odšel?

Po zaslugi Angležev, še bolj pa Američanov, so nastali vozovi, ki so se premikali po tirih, položenih po cestah. Te naprave so se sredi 19. stoletja pojavile na Dunaju in v Parizu ter tako sčasoma po mnogih evropskih mestih. Namesto konj, ki so vlekli vozove, so skušali uvesti pogon na parno lokomotivo, a kaj ko je bila ropotajoča in zakajena. Ne ta ne druge ideje niso bile primerne, vse dokler za pogon tramvajev niso začeli uporabljati elektrike. Nемеc Werner von Siemens (1816–1892) je odkril, kako proizvajati elektriko v velikih količinah. Izdelal je železnico z električno lokomotivo (1881), za njo pa tudi električni tramvaj.



Werner von Siemens

Vir: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Werner-von-Siemens.png>



Siemens je leta 1879 na Berlinskem sejmu obrti predstavil prvo resnično uporabno električno lokomotivo.

(Siemens press materials)

Vir: <http://panoramya.zbooy.pl/gallery/berlin-muzeum-techniki-lokomotywka/siemens-lokomotywa.jpg/e>

Leta 1890 je elektrika dosegla tudi Ljubljano, sedem let kasneje pa so na križišču Kotnikove in Slomškove zgradili mestno elektrarno.

ZGODOVINA IN RAZVOJ POVEČANJA MESTNE ELEKTRARNE LJUBLJANSKE

PODBRAVATELJ ING. STANKO SONC

V letu 1897. je sklenil zgraditi tedanji občinski svet mestno elektrarno in je načrt tudi izvršil. Odločili so se postaviti elektrarno na neprimernem kraju v Slomškovi ulici. Danes občuti elektrarna, da ni ekonomično črpati iz vodnjaka vodo za napajanje kotlov, še manj pa za kondenzacijsko vodo turbine. Zgodilo se je že, da je primanjkovalo vode iz vodnjaka, tedaj porablja elektrarna vodo iz mestnega vodovoda, ki je tudi napeljan v centralo.

Vsakemu se čudno zdi, da je treba voziti premog s kolodvora v elektrarno. Koliko bi pridobila centrala, če bi stala od vodi in železnici ter bila zvezana po tiru s kolodvorom.

Na tisoče vagonov premoga je zvozila elektrarna s kolodvora v Slomškovo ulico.

Pri zadnjem povečevanju se ni izplačalo predstavljati parno centralo kam drugam, ker ne more imeti elektrarna dveh ločenih obratov in mora misliti na to, da bo sedanja centrala itak v rezervi.

Leta 1897. so postavili dva parna stroja po 200 k. s. direktno zvezana s dinamo-stroji za obratno napetost 300 voltov s pripadajočimi kotli.

Konsumentov elektrarna takrat ni imela, posredovalec je dobil za vsako žarnico goldinar. Bili so še skrajno slabi časi za električno energijo. Elektrarna je tedaj obratovala samo ponoči, podnevi pa je počivala. V letu 1899. pa je bilo treba vendar montirati že drugi parni stroj s 400 k. s.

Leta 1901. je bila zgrajena cestna železnica, ki je pripomogla, da je obratovala elektrarna stalno tudi podnevi. Cestna železnica porablja 500 voltov napetosti, zato so takrat postavili v elektrarni pretvarjalec, ki je izpreminjal napetost 300 voltov v 500 voltov.



Centrala mestne elektrarne

Vir: Sonc, S. (1934). Zgodovina in razvoj povečanja mestne elektrarne ljubljanske. *Kronika slovenskih mest*, 1(2), str. 132 - 133. (Postavitev besedila je v viru drugačna.)

Tramvaj je bil torej hvaležen in potreben odjemalec elektrike iz elektrarne, ki jo je postavilo podjetje Siemens & Halske. Polaganje tirov po ljubljanskih ulicah pa je poleg elektrike spodbudilo še nekaj drugega. Katastrofalni potres leta 1895 je mnogo porušil in uničil, a je na nek način Ljubljani omogočil razmah, saj so razširili ulice, na veliko gradili ter vlagali v promet in trgovino. Tak razvoj je pripravljaval pot tudi tramvaju.

Slabih šestdeset let kasneje se je prej tako opevani »tranvaj« (kot so njegovo ime velikokrat izgovarjali Ljubljančani) moral posloviti. Zaradi gradnje predora pod Gradom so prekinili progo na Rakovnik. Mestni ljudski odbor se je odločil za izdelavo avtobusov in trolejbusov, ki naj bi bili boljši in cenejši.



Transformatorska postaja Trnovski pristan je iz časa začetka elektrifikacije Ljubljane in se je ohranila do danes.

Vir: Jesih, S. (2007). *110 let elektrifikacije Ljubljane : Mestna elektrarna ljubljanska – Elektro Ljubljana : 1898-2008*. Ljubljana: Elektro.



Na Tromostovju je zadnji tramvaj pričakala tisočglava množica meščanov.

Vir: Brate, T. (1990). *Ljubljanski tramvaj : 1901 –1958*. Ljubljana: Državna založba Slovenije.

»Deževnega decembrskega dne leta 1958 je doživel ljubljanski tramvaj veličasten in slovesen pogreb. Odpeljal je na svojo zadnjo vožnjo po mestu. Ulice so pogrebci dobesedno zatrpali. Poslednji tramvaj je vozil sam cesar Franc Jožef, ki mu je posodil postavo doktor slovenskega humorja Frane Milčinski Ježek. Pokopaval je tramvaj, ubogo, nerodno, cvilečo starino, ki po mnenju modernih meščanov v letu 1958 ni več spadala na mestne ulice. Pogreb je bil slovesnejši kot rojstvo. Ljudje se niso in niso hoteli raziti. Viba-film je poslednjo vožnjo posnel na filmski trak in jo prikazal z naslovom Requiem. Spremne verze je napisal pesnik Janez Menart. Amaterski filmski snemalec Rudi Jančar pa je slovo tramvaja posnel že v barvah.«

Kajzer, J. (1995). *S tramovi podprto mesto*. Ljubljana: Mihelač. Str. 220.

Kje je vozil?



Vir: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=1405&start=90>

Dokument iz leta 1897 hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana. V njem je opisan predviden potek prog:

Linija 1

Južni kolodvor - Cesarja Jožefa trg

Südbahnhof - Kaiser Josef Platz

(danes: Južni kolodvor - Krekov trg)

Linija 2

Južni kolodvor - Resljeva cesta

Südbahnhof - Resselstrasse

Linija 3

Cesarja Jožefa trg - Klavnica

Kaiser Josefs Platz - Schlachthaus

Linija 4

Hotel Slon - Rimska cesta

Hotel Elefant - Römerstrasse

Linija 5

Valvasorjev trg - Dolenjska železnica

Valvasorplatz - Unterkrainerbahn

danes: Trg francoske revolucije -

Ljubljana Rudnik (Dolenjski kolodvor)

Linija 6

Žitni trg - Civilna bolnišnica

Getreidemarkt - Civilspital

Linija 7

Sv. Petra trg - Nova pehotna kasarna

St. Peter - Neue Infanterie-Kaserne

danes: Hrvatski trg - Kasarna ob

Metelkovi ("belgijska kasarna")

Linija 8

Cesta na južno železnico - Nova topniška kasarna

Südbahnstrasse - Neue Artilleriekaserne

danes: Trg Osvobodilne fronte -

kompleks bivše Topniške kasarne

Linija 9

Dunajska cesta - Tovorni kolodvor

Wienerstrasse - Frachtenbahnhof

Linija 10

Kolizej - C.kr. tobačna tovarna

Colisseum - K.k. Tabakfabrik

Linija 11

Kavarna "Evropa" - Spodnja Šiška

Cafe Europa - Unter Šiška

Linija 12

Celovška cesta - Kolodvor Ljubljana Šiška

Maria Theresiastrasse - Staatsbah



Shema tramvajskega omrežja v Ljubljani okrog leta 1940

Vir: Brate, T. (1997). *Ljubljanski tramvaj včeraj, danes, jutri.*

Ljubljana: Tehniški muzej Slovenije. Str. 48.

Kako je bilo, ko je vozil?

Poglejmo najprej v leposlovje. Motiv tramvaja je v svojih delih obravnavalo več slovenskih književnih ustvarjalcev, med njimi Marija Kmetova, Marjan Rožanc, Lojze Krakar, Janez Menart, Fran Milčinski Ježek, Lojze Kovačič, Branko Šomen in drugi.

Marija Kmetova:

Tramvaj.

Hvala Bogu, zdaj mi pa nič več tako slaba ne prede, kakor mi je tedaj, ko sem prišla prvokrat v mesto! Takrat — zagledala sem tramvaj, to čudno vozilo, ki se je samo od sebe pomikalo naprej, in bi se bila tako srčno rada peljala z njim. Z bratom sva šla po mestu. Tramvaj se je ustavil. Jaz pa: »Gor, gor, pojdi no!« In sem že skočila v voz. Sprevodnik me je pogledal že hotel pozvoniti, da pojdemo dalje, pa me je vendarle še vprašal:



»Imaš denar?«

»Nimam, saj bo brat plačal!«

»I kajpa, njega bomo čakali!« je zarentačil sprevodnik, me nemilo privzdignil in postavil na cesto — in — čink! — voz je oddrdral — pa brez mene!

Cesta je zaplesala krog mene — ozrla sem se, tam ob hiši je stal brat in se mi hudomušno smejal. Meni se je pa podrla sreča.

Hvala Bogu, zdaj ni več tako!

Odkar ima naš Štefanček tramvaj in tramvaje za po vsem svetu, se vozarimo okrog po mili volji. Pa

brezplačno, pa vsak dan in po ves dan in vsepovsod! O, zdaj mi je dobro! Komaj se Štefanček zbudi, niti ne vidi ne dobro, že me vpraša prav prijazno:

»Njujork?«

In vzame vozovnico iz torbice in jo preščipne in mi jo izroči. In čez nekaj časa:

»V Šiško?«

Dan na dan je oprtan s torbico, vsepovsod je polno tramvajskih vozniških listkov, kolikor nas je v družini, jih pobiramo in se vozarimo po vsem svetu.

»Na luno?«

Tudi na luno vozi Štefančkov tramvaj in na sonce. Časih je proga takale: Ljubljana, Njujork, Pariz, Šiška, — preko lune v Afriko in na Vič. In še taka: Rim, Moste, Čikago, Prule, mimo sonca in v Azijo. Kar naprej in naprej.

Glede tramvajskih vozovnic ni težkoč. Tramvaji so stoli, mize, zofe, postelje in mizice in stolčki. Občinstvo so vsi, ki jih Štefanček slučajno zagleda, a največ se prevažam jaz, morda prav zato, ker mi je v otroških letih tako bridko spodletelo. Vsi, kar nas je, moramo pripravljati tramvajске vozovnice, a Štefanček izdaja tudi karte »za šalo«, to se pravi, da kar nekaj pomiga s prstki in ti si misliš, da dobiš karto, in spet nekaj pomenca, kar pomeni, da jo preščipne, in zakliče »čink!« in se peljemo ko veter — »za šalo!« Ta šala se spremeni časih v bridko resnico. »Štrbunk!« se prevrne tramvaj — stol z mize — in pademo in pademo z Njujorka naravnost na luno ali pa nazaj. Vendar se naš gospod sprevodnik ne joka dosti. Prav resno nagubanči čelo, si popravi torbico, že drži karto in klešče v roki, že vpraša:

»Dve celi? Tri polovične? Za vse otroke? Dobro. Na Šmarno goro? Prav. Prosim!« In ko se še pobiramo s tal, se že peljemo, največkrat seveda v Njujork, sam Bog ve zakaj vprav tja.

Zato, kaj se zmenimo pri nas za razne nove tramvajске proge, ki so jih zgradili, ki jih še kanijo zgraditi in ki so že v prometu! Pri nas je to vse doma. Pa velja pri nas tudi glede tramvaja: »Ljubo domá, kdor ga imá!«

»... Ko je med hruščem in truščem pripeljal tramvaj, visok, zelen voz, je Klara vstopila z menoj zadaj, ne da bi pogledala na oznako. V vozu so še gorele luči in nekaj ljudi je sedelo na ozkih klopeh. Stal sem zraven kovinskih palic, ki so varovale vrata, ko se je tramvaj začel pomikati mimo naše velike hiše z odprtim vhodom, v isti višini z zidanim okrasom nad njim. Mogoče greva v tisti veliki, mrzli, sivi gozd, mogoče je to začetek poti tja? Sprevednik v kapi se je prikazal onstran, odrinil je vrata in dvignil roko k torbi. »Do kam?« je vprašal kriče v oglušujoči ropot voza; gledal sem ga strmo. Bil je kakor narejen iz mraza, uniforme in usnja. Imel je bled obraz z rdečo marogo ob čeljustih. Stegnil je roko čez mojo ramo, dal Klari vozovnico in vzel denar. Zdelo se je, da ničesar ne ve in ne sluti, a že me je sestra porinila čez stopnico v notranjost voza. Šum glasov me je omamil. Moški in ženske so sedeli med tesnimi stenami pod lučmi in zdelo se je, da so vsi hkrati vzdignili glave in naju zro ko po kakem ukazu. Bilo je čudno, a zazdeli so se mi veliko manjši in slabotnejši kot sicer. Obstal sem pri vratih. Vzdignil sem oči in zagledal pred seboj žensko, ki se je sklanjala in si zavezovala trakove na gojzerjih. Morala sva naprej po rjavih žlebičastih tleh, na drugi konec voza mimo sedečih ljudi. Oprijemal sem se jermenov, ki so se gugali, medtem ko se me je Klara držala od zadaj. Moški s klobukom in pegastim vratom, z vrečo krompirja na kolenih, je naglas govoril zraven mene v svetlobo okna. Klara je sedla v kot voza pod tablico, jaz sem se postavil k oknu in se skoraj dotikal svojega odseva v njem. Srce mi je čudno bilo. Vozili smo se ob hišnih zidovih in trušč se je odbijal v tramvaj, ob Klaro s torbo in orokavičenimi rokami v naročju, ob njena kolena, s katerimi je pritiskala moje noge. Hiše so se pomikale mimo z obokanimi vežami, z vrsto tihih, temnih izložb, z ozkimi, železnimi rebračami na vratih. Zagledal sem dečka, ki je tekel vštric tramvaja, vihteč srebrni vrč za mleko, ki se je svetil v odblesku luči. Ko se je tramvaj začel ustavljati na trgu, so se pod oknom nenadoma prikazali kot iztrgana temena glav mimoidočih, klobuki, dežniki. Gledal sem proti vratom in najraje bi jo pocedil, toda Klara me je držala. Tramvaj je spet potegnil in vozil dalje. Slišal sem šum govorjenja, plahutanje sukenj okoli sebe, hiše so šle mimo, zdaj so bile visoke, bogate, imenitne z lakiranimi tablam, kipi in zlatimi vencami in ljudje so polnili vso ulico kakor temne proge. V izložbi nebotičnika je bilo velikansko nalivno pero. Pred temnimi okni lekarne, polnimi doprskih kipov, je stal fin gospod, držeč na vrvici dva bela psa. Tramvaj se je ustavljal, vozil, se ustavljal. Mimo je šla rumena, kupolasta palačna kavarna s palmami na balkonih in zlatimi črkami na stebrih. Potem je tramvaj zavozil pod železniški most. Tema in trušč železa sta napolnjevala voz kakor kleparski obrat. Stiskal sem roke ob leseni okvir. Potem se je zasvetilo. Zunaj se je prikazalo drevje. Voz je peljal po nasipu ob široki cesti, polni blatnih jezerc. Za hrbtom sem začutil praznino. Voz je bil prazen. Tedaj sem ugledal pred sabo belo poslopje s stebri nekakšnega slona, in čimbolj se je tramvaj bližal, tembolj se je večal in širil svoje slonovske noge. To je bilo pokopališče. Pogledal sem nejeverno in z grozo v sestro. Gledala je v svoje rokavice. Tramvaj je zavil in prazna prikolica se je obrnila za njim kakor štirioglat železen zaboj, v katerem je za prazen nič gorela elektrika in so se gugali vsi jermeni na drogu. Sem ne more gledati bog, sem pomislil, v te vozove. Zdaj smo se peljali skozi goli drevored. Belo poslopje se je obračalo za praznim tramvajem in iznad grmovnate meje sem zagledal majhne strehe s križi. Tiste v ospredju so se hitreje pomikale mimo kot one v ozadju. Nato je tramvaj zapustil drevored in zavozil na velik, peščen prostor. Na oni strani je stal zid

z vhomom, štirioglato poslopje in cerkev. Nikjer ni bilo nikogar. Samo pred zidom je stala perica s svojo cizo in se pogovarjala z nekom, ki je imel na glavi uradno kapo in je sedel skoraj neopazen na klopci v zidu.

Izstopila sva. Tam na levi, nad poljem se je videl premakljiv, kakor trobentica rumen zid jutra z rdečinami in modrinami oblakov, bilo je, kot da sva se znašla na eni tistih lepih barvnih razglednic, ki jih prodajajo na železniških postajah. Nisem pogledal nazaj na voz. Klara me je prijela za ramo in šla sva s svojima dolgima sencama proti odprtemu oboku.«

Kovačič, L. (1999). *Deček in smrt*. Ljubljana. Mladinska knjiga. Str. 104-107.

*»Stal je za spraskanim oknom prenovljenega zelenega tramvaja, z resnim obrazom je obračal krmilno ročico na desno in se hahljal od zadovoljstva v sebi: bilo mu je neizmerno smešno, pobalinstvo v njem je bila ena sama radostna pivska pena. Z vnu-
kom sta znova prelishčila paznika, zdaj sta »vozila« po ljubljanskih ulicah, pravkar sta zavila proti Robbovemu vodnjaku, kjer je bil oster ovinek na desno in zrahljani tiri. Danijel je čutil, kako so mu postale roke težke, prsti so mu nabrekli, kot da bi jih zaril v vrelo vodo spominov, v tesne rokavice pozabljenih, vendar neprijetnih do-
godkov – ko je prišel drugič iz zapora, je bil nekaj časa brez zaposlitve, živeli so od ženinih šiviljskih naročil in pošiljk z Dolenjske, sam pa je pritiskal na kljuge, obiskoval prijatelje in znance, jim razkladal v zgoščenih besedah svojo zgodbo, tragikomično, vendar resnično, dokler slednjič ni dobil zaposlitve na remizi. Tam je čistil in mazal tramvaje, dokler ga niso na črno naučili voziti »lesene škatle«, naredil je izpit na eni izmed nočnih voženj do Viča, potem je kmalu dobil uniformo, delavsko knjižico in otroški dodatek za sina, nadel si je resen obraz, včasih ga je kdo med vožnjo prepoznal, potrepjal po rami, mu ponudil cigareto ali ga povabil k Figovcu ali Šestici na golaž, Danijel pa se mu je vljudno nasmehnil, se zahvalil in se znova srepa zazrl na tirnice pred sabo. Ljudje so naglo prečkali ulice, kot da je tramvaj prestrašen počestni pes, ki bo pred ljudmi spodvil rep med noge in jo ucvrl, in ne prevozno sredstvo, ki se mu mora podrediti promet na ulici. In ko se je navadil na službo, od petih do enih, ko je začel razmišljati o tem, kako bo začel varčevati za majhno hišo za Bežigradom, so tramvaj ukinili. Namesto njega in njegovih kolegov je zadnji tramvaj odpeljal v remizo slovenski humorist Frane Milčinski-Ježek. Pa to ni bilo zanj prav nič smešno. »Dadi, kje sva zdaj?« Vnuk se je vzpenjal na prste, da bi videl skozi motno steklo v nasprotno steno, kjer je stal star fujaker. Fantič se je vživel v dopoldansko igro. Bil je ponosen na dedka, ki se je razumel na tramvaj. Danijel ga je pogledal, pobožal s pogledom in mu razložil: »Zdaj se peljeva čez Tromostovje. Začelo je rositi, zato bom vključil brisalce ... seveda ne delajo, sem si kar mislil ... potem jo bova potegnili po Čopovi, do pošte, zavila na desno ... Glej ga, slepca!« Dadi je naglo potegnil za usnjeno vrstico. Zaslí-
šal se je tramvajski zvonec. Danny se je zdrznil. »Dadi, ne bi smel. Zdaj naju bodo odkrili!« Danijel se je opravičeval. »Moral sem, drugače bi ga povozil!« Pri tem je Danijel jezno prhnil predse, hudoval se je nad nevidnim pešcem, ki toliko da ni stopil pod tramvaj, da se je razletela pivska pena njegovega zadovoljstva. »Tudi Tivoli si mi obljubil,« je načrtoval dalje Danny, ki je slutil, da je igre s tramvajem konec. Vsak*

teden je nagovoril dedka, da sta se splazila v muzej, obšla paznika in nato »divjala« s tramvajem po ljubljanskih ulicah. Danny je med vožnjo spoznaval mesto, vedel je celo to, kam je zahajal pesnik France Prešeren, kako je po vojni nekdo skočil pod tramvaj in mu je odrezalo obe nogi ... »Obljubil, obljubil,« je pokimal Danijel, si potisnil kapo na zatilje in še naprej igral vlogo tramvajarja. »Te mestne dame! Mislijo samo na solato, kurja bedrca, kavico ... po cesti pa hodijo kot gosi z Bizovika ...« Še je hotel nekaj reči, a ga je Danny opozoril: »Dadi, prihaja!« Proti njima je počasi stopal paznik v sivi uniformi z majhnim mikrofonom, zatlačenim v naprsni žep. Bil je ogromen, in ker je hodil po prstih, da bi ju lažje presenetil in zasačil, je bil podoben skali, privzdignjeni od tal, ki jo neslišno nosijo mravlje, na tisoče mravelj, čez sobo, in ta skala je hotela treščiti v njiju in v tramvaj ter vse skupaj pomendrati. Vendar se je siva skala ustavila, se srepo zazrla vanju, zahropila: »Spet vidva? Če vaju še enkrat zalotim, se bosta odpepljala od tod z marico!« Vedno ju je nahrulil z istimi besedami. Najbrž je bilo v tej skali mehko srce, ki je vedelo, kako je njuna »vožnja« neškodljiva, da je samo igra dveh osamljenih ljudi. Danijel je prijel Dannyja za roko, stopila sta s tramvaja, Danijel se je opravičeval. Tudi to je bilo besedilo, ki ga je paznik že večkrat slišal. »Kje naj mu pokažem tramvaj? V San Franciscu? Otroka je treba vzgajati praktično, ilustrativno, saj živimo v svetu tehnike ...« Paznik je zajel sapo. »V ilustracijo vama lahko povem, da so tramvaji tudi v Zagrebu, Sarajevu, Beogradu, Osijeku ... Če pa bi bilo po mojem, bi ga znova uvedel tudi v Ljubljani!« Danijel je takoj dodal: »Vidite, vidite, zato pa vnuka navajam nanj. Pomislite, kaj bo, če bodo čez noč vrnili na ulice tramvaje, saj se otroci ne bodo znašli ...« Paznik je postal rdeč v obraz. »Tovariš, ne pretiravajte. Raje peljite vnuka v Zagreb. Tam vozijo pravi tramvaji, modri. To je vendar muzej!« Danijel pa se ni dal. Odgovoril je: »Žal nimam šoferskega izpita!« Siva skala se je zakotalila bliže. Kazalo je, da so mravlje popustile, se vdrle v zemljo, paznik se je nevarno nagnil. »Za tramvaj pa ga imate, a?« Danny je stopil pred dedka. Bil je podoben ščinkavcu, ki bi rad prvič vzletel. »Moj dadi je bil tramvajar ...«

Šömen, B. (1986). *Koncert za samoto*. Ljubljana: Borec. Str. 110-112.



Vir: Lukan, W. (et al.) (1985). *Pozdrav iz Ljubljane: mesto na starih razglednicah*. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Uvedbo in delovanje tramvaja so skrbno spremljali tudi časniki:

»Ko je začel tramvaj voziti po Ljubljani, so časnikarji pikolovsko zapisovali vsako malenkost, ki se je zgodila. Sprva so sicer poročali, kaj vse se s tramvajem dogaja na carskem Dunaju, ko pa so dela stekla v Ljubljani, so do potankosti zapisovali vse, kar se je dogajalo tu.

Ponoči, ko so bile ulice prazne, se je dalo lažje delati. Takrat so napenjali električne vozne vode. Na ulicah je bilo mnogo firbcev, ki so stvari opazovali in komentirali. Časnikar je zapisal: ‚Opazovati ta dela je bilo kaj zanimivo, pa tudi konje, ki so priprave vlekli in nad katerimi so delavci izvajali neusmiljeno kritiko. Občinstvo je imelo kaj zabavne ure.‘

Ko so v Ljubljano pripeljali prve tramvaje, se je poročalo: ‚Včeraj zvečer so pripeljali v Ljubljano osem vozov za električno železnico. Danes popoldne so novi vozovi odpeljali z južnega kolodvora skozi sredino mesta po elektriški progi v Vodmat. Ta vožnja je vzbudila po mestu mnogo pozornosti. Danes so se končala dela pri dovodnih žicah.‘«

Brate, T. (2001). *Tramvaj pripoveduje – Zgodbe ljubljanskega tramvaja*. Ljubljana: Sanje. Str. 10.

Frane Milčinski–Ježek
ZVEZDICA ZASPANKA
(pesem Kometa Repatca)

Tratata, tratata!
Hej, otroci, kdo gre z mano,
da ga nesem štuporamo
malo čez neba obod
na sprehod.

Tratata, tratata!
ne ropočem, se ne majem,
kot je to primer s tramvajem.
Gladko švigam in lepo
čez nebo.

Tratata, tratata!
In če kdo bo zbral korajžo,
da bo z mano šel na rajžo,
zvezdico mu za spomin
podarim.

Brate, T. (2001).
Tramvaj pripoveduje – Zgodbe ljubljanskega tramvaja.
Ljubljana: Sanje.

Elektriška železnica v Ljubljani.
Včeraj zvečer so pripeljali v Ljubljano zopet
8 vozov za elektriško železnico. Otvoritev
bode dne 1. septembra. Danes popoldne so
se novi vozovi odpeljali z južnega kolo-
dvora skozi sredino mesta po elektriški
progi v Vodmat. Ta vožnja je vzbudila po
mestu mnogo pozornosti. Danes so se kon-
čala dela pri dovodnih žicah.

Vir: *Slovenec*, 20.8.1901.

O elektriški železnici v Ljubljani

Elektriška železnica se jutri ne otvori, pač pa v nekoliko dneh. Včeraj so se vršile večerne poskušnje. Poroča se nam, da stroški za gradnjo elektriške železnice znašajo nad 1.200.000 kron. Dolžina obeh dosedanjih prog znaša 5800 metrov. Projektovano je, da se s časom, kadar se pokaže potreba, zgrade še proge: Dunajska cesta-Siška, Bavarski dvor pokopališče, Marije Terez. cesta-Bleiweisova cesta tobačna tovarna, Sv. Jakoba trg - Sv. Jakoba most - Cojzova cesta-Emonska cesta - Rimska cesta - Bleiweisova cesta, Ambrožev trg-mestna klavnica. Elektriški tok pri železnici ne presega 550 voltov. V slučaju kaknega požara se bo elektriški tok zaprl, da ne bo oviral gasilcev pri delu. V promet stopi za sedaj 14 voz, ki so narejeni v Gradcu in velja jeden voz 17 500 kron. Hitrost elektriške železnice znaša 5 do 15 kilometrov v uri. Promet z elektriško železnico bo od 1. maja do dne 30. septembra od 6. ure zjutraj do 10. ure zvečer, v ostalih mesecih pa od 1/2 7. ure zjutraj do 1/2 10. ure zvečer. Od 8. ure zjutraj do 8. ure zvečer bode na postaji prihajal elektriški voz vsakih 7-5 min., v ostalih urah pa sme presledek trajati 15 minut. Podjetje namerava s časom tudi k nočnim vlakom pošiljati vozove na kolodvor. Proga je razdeljena v štiri pasove, in sicer sega pas I. od južnega kolodvora do poštnega

poslopja, pas II. od poštnega poslopja do Ambroževega trga, oziroma do postaje, ki je najbližja Sv. Jakoba trgu, pas III. od tu do mostu pri Gruberjevem kanalu, oziroma do Ambroževega trga do garnizijske bolnice, pas IV. od Gruberjevega kanala do dolenjskega kolodvora. Istotako se smatra proga od sv. Jakoba trga do Ambroževega trga kot jeden pas. Vozne cene so: za jeden pas 10 h, za dva pasova 15 h, za tri pasove 20 h in za štiri pasove 25 h. Otroci pod 1-3 m visokosti plačajo polovico. Odrasli, ako male otroke drže v naročju, ne plačajo za otroke nič. Podjetje bode izdalo letne, mesečne, sesijske, dijaške in delavske vozne listke. Kje bodo posamezne postaje, smo že poročali. Od zgoraj omenjenih postranskih prog se po pogodbi z mestom mora jedva takoj zgraditi, kadar sedaj zgrajene glavne proge dajo 5% dobiček. Kadar da potem novo otvorena proga skupaj s prejšnjimi 5% dobiček, otvori se zopet nova proga i. t. d. Pogodba z mestno občino je veljavna za 50 let. Čez 50 let mora podjetje oddati železnico brezplačno mestu, mesto pa ima pravico že po 25 letih odkupiti vse podjetje, mora pa eno leto naprej to naznaniti podjetniku. Prometnim voditeljem je imenovan inženir gospod Schwingschuss. Pri železnici je uslužbenih 60 mož.

Vir: *Slovenec*, 31. avg. 1901. (Postavitev besedila je v viru drugačna.)

Glavni komisijonelni ogled na elektriški železnici se je vršil danes. Uslužbenci so že dobili uniformo v — pruskih krojih in imajo danes glavno skušnjo. Trdi se, da se elektriška železnica otvori prihodnji petek. (*Slovenec*, 2. sep. 1901)

Elektriška cestna železnica se v petek, dne 6. t. m., izroči javnemu prometu. Pri včerajšnjem komisijonelnem ogledu se je določilo mej drugim, da bota pred poštnim poslopjem dve postaji: za progo proti južnemu kolodvoru v Prešernovih ulicah, za ono proti magistratu pa na Dunajski cesti; postaja za Stari trg bo za sedaj Pod trančo; Poljanska cesta dobi še eno postajo pred h. št. 17, projektovana postaja na vogalu Škofjih ulic se prestavi k sv. Petra cerkvi. (*Slovenec*, 3. sep. 1901)

V časopisu *Slovenec* so bile objavljene odredbe, ki so določale spremembe, vezane na uvedbo tramvaja:

Odredbe mestnega magistrata glede elektriške železnice v Ljubljani

so izšle. Naredbe so jako stroga. Naj navedemo glavne določbe.

Vožnja po elektriškem tiru prepovedana.

Vsakršnim vozovom je vožnja po tiru prepovedana, v kolikor ni neobhodno potrebna, oziroma je vožnja po tirih dovoljena samo ondi, kjer z ozirom na ožino ceste druge poti ni, ali kjer je to za umikanje, prevoz ceste ali za prehitavanje vsakakor potrebno.

En meter prođ od progel

Takisto je prepovedano, med tir ali poleg proge do razdaljave 1 m. polagati ali metati stvari, ki bi mogle svobodno vožnjo električnih vozov ovirati, kakor n. pr. les, opeko, kamenje, premog, orodja ali kaj drugega takega.

Vozovi ne smejo biti brez nadzorstva.

Prav tako je prepovedano puščati vozove brez nadzorstva na tiru, ali neposredno poleg tira. Za vse vozove, v katere so vpreženi konji, je na vseh cestah mestnega ozemlja ukazano rabiti dvojne vaje, oziroma za dvo- ali večuprežne vozove križne vaje.

S to odredbo so posebno hudo zadeti mlekarice in prodajalci premoga.

Kako se mora ogibati železnice.

Vsi vozovi, jezdeci in pešci se morajo od spredaj ali od zadaj prihajajočemu vozu cestne železnice umikati že v primerni oddaljenosti, da more voziti voz cestne železnice brez zadržka dalje. Ako se je pa bati, da bi se konji splašili, mora voznik stopiti z voza ter držati konje trdno za uzde tako dolgo, da električnega motornega voza ne vidijo več. Sploh se mora vesti občinstvo, ako se bliža železniškemu tiru, ali kadar grepreko njega, kar najprevidnejše ter je tudi pri izstopanju iz hiš, ležečih ob progi železnice, previdnost ostro zaukazana.

Procesije.

Po cestah, po katerih vozi električna železnica, naj se procesije, sprevodi, obhodi i. dr. sploh ne vrše; kadar pa je to neizogibno, naj ostane tir kolikor možno prost ter se je treba cestnim železniškim vozovom naglo umikati, oziroma se treba izogibati vsakemu oviranju prometa železnice.

K tej točki pravimo: Želeti bi bilo, da bi se elektriška železnica, kakor v drugih mestih tudi v Ljubljani ozirala na verski čut prebivalstva. Drugod elektriška železnica ustavi promet za časa procesij. Ne bilo bi previdno izzivati ob takih prilikah nevolje vernikov!

Težki vozovi.

Vozovi, na katerih je nad 4 m. dolg stavbni les ali hlodi, od 1. sept. t. l. nadalje ne smejo več voziti po Karlovski cesti in Sv. Florijana ulicah ter po Starem in po Mestnem trgu. Ves takšen promet vozov se mora poslej vršiti od mostu čez Gruberjev kanal po Gruberjevi cesti.

S tem so gostilne in prodajalnice v Florijanskih ulicah in Starem trgu, ki so imele od takega prometa mnogo dobička, zelo prizadete. Kako in kdaj se bo vršila selitev ob cestah pri železnici, kako bodo ljudje dobivali v hiše potrebno kurjavo, ne da bi se sedaj po magistratovem mnenju „ne oviral“ promet elektriške železnice?

Pozor pred žicami!

Nadalje se opozarja, da je dotikanje pretrganih železniških, razsvetljavnih, telefonskih in brzojavnih žic skrajno nevarno in se mora zatorej brezpogojno opuščati. Odstranjati smejo take pretrgane žice le nameščenci cestne železnice, oziroma oni, katere je v tem bodisi podjetje ali mestno varnostno oblastvo podučilo in ki so bili k temu izrecno pozvani.

Kasni.

Te določbe, s katerimi pa za varnost in red pri obratu električne železnice splošno veljavne zakonite naredbe, kakor tudi obratni red, katerega potrdi oblastvo, niso razveljavljene — stopijo v veljavo z dnem, ko se promet otvori (1. septembra) ter se bodo vsi prestopki, v kolikor se ne bodo porabljale še druge stroge kazenske določbe, kaznovali po § 117 cestno-policijskega reda za deželno stolno mesto z globami do 200 K, ali v slučaju da kaznovanec ne more plačati, z zaporom 6 ur do 14 dni.

K tem določbam omenjamo, da jih občinstvo, ki stanuje ob progah, ni nič veselo. Nekatere teh določb so vzbudile mnogo precej upravičenega ogorčenja.

Kljub vsem odredbam in pravilom pa so se nesreče pri tramvajih kar vrstile.

Slovenec, 21. avg. 1901:

— **Skušnjje z elektriško železnico** so bile danes jako intenzivne. Skoro celo dopoldne so peli zvonci elektriških vozov. Na Mestnem trgu so imele branjevke polno jerbasov postavljenih na progi, ko je pridrdral elektriški voz. Voz ni čakal žensk, da bi jerbase pobrale s proge, ampak jih je prekucnil in vrgel naprej in ob stran. Ženske so imele mnogo opraviti, da so izbrale vsaka svoj jerbas. Včeraj se je vsled elektriške železnice primerila prva nesreča v Vodmatu. Splašil se je nek konj in znatno poškodoval voz.

Slovenec, 24. avg. 1901:

— **Elektriška železnica.** Poskušnje z elektriško železnico se nadaljujejo vsak dan od 7. ure zjutraj do 6. ure zvečer in sicer iz Vodmata do stolnega trga. Posebno veselje imajo s temi poskušnjami otroci, ki polagajo na tir kamenje in se silno vesele, ako voz skoči s tira. Danes je elektriški voz prijel neko žensko, a ustavili so ga še v pravem hipu ter je ostala ženska nepoškodovana.

— **Kužek ustavil elektriško železnico.** Z Vodmata se nam poroča: na tiru elektriške železnice je ležal kužek. Voz elektriške železnice je pridrdral, a kužek ni šel s tira, pač pa je pogledal voznika in mu pričel migati z repom. Voznik je zagnal v kužka klobuk, da bi ga spodil s tira, kužek pa je klobuk samo povohal in dalje ležal na tiru. Naposled je osobje elektriške železnice ustavilo voz tik pred kužkom ter je stopilo raz voza. Z združenimi močmi se je posrečilo spoditi kužka raz proge. Potem je elektriška železnica brez ovire nadaljevala svoje poskušnje.

Slovenec, 26. avg. 1901:

— **Nesreča na elektriški železnici.** Danes se ni ognil o pravem času voz izvoščeka Leopolda Bobek na Zaloški cesti elektriškemu vozu, ki je **izvoščeku voz precej razbil.**

Slovenec, 31. avg. 1901:

— Z električno železnico **trčnil** je na Dunajski cesti voz posestnika Prešerna s Homca. Konj se je splašil, posestnik je pa pal z voza in se na nogi poškodoval.

— **Konji Jož.** Turka so **trčnili** skupaj z električno železnico in z vozom poškodovali stopnjice pri elektriškem vozu. Elektriški voz se lahko popolnoma vstavi v daljavi 3 do 5 metrov.

Slovenski narod, 3. sep. 1901:

— **Elektrika je provzročila pretep.** Pred dnevi sta dva mestna delavca škropila cesto na Cesarja Jožefa trgu. Delavec je držal cev tako visoko, da je **vodni curek prišel v dotiko z električno žico** nad cesto in s tem je bila storjena zveza med žico in med delavcem, kateri je tudi takoj dobil udarec in ga je vrglo na tla. Delavec je mislil, da ga je njegov tovariš sunil, in ko se je pobral, segel je na svojega tovariša in začel ga je oštevati in suvati, češ, kaj mu je storil, da ga je zagnal na tla. Tovariš je upil, da se ga še ni dotaknil in mu tudi ni ostal nobene dolžan. Neki monter električne železnice je videl ves prizor in se je smeha vil po trgu. Končno je ta tudi razjarjenemu delavcu razjasnil, da ga je vrgla elektrika, in da je njegov tovariš nedolžen. Pila sta spravo.

Tramvajski bonton

Na tramvaju je bilo veliko stvari prepovedanih. Za kršitelje so bile predvidene kazni. Ni se smelo na primer:

*»Med vožnjo gori in doli skakati,
z voznikom se razgovarjati,
v vozu kaditi,
pljuvati po podu voza in ‚svinjati‘ vozilo z odvrženimi vozovnicami,
prepevati in razgrajati,
se na ‚pufarju‘ zadaj zastojnkarsko peljati,
viseti vsled gneče med vožnjo z voza,
obnašati se nespodobno ali biti v prekomernem vinjenem stanju,
ne plačati vozovnice,
ne plačati celo vozovnico za mulca ali smrklo, ki je zrasla preko višine 1,30 m.«*

V ta namen je bila v vozilu pri vratih pritrjena posebna tablica z mero. Če jih je bilo treba izmeriti, so starši tlačili mulce navzdol, da ne bi plačali polovične vozovnice, ti pa so najraje stopili na prste in dokazovali, da so že »ta veliki« in imajo pravico do vozovnice za odrasle.

Brate, T. (2001). *Tramvaj pripoveduje – Zgodbe ljubljanskega tramvaja*. Ljubljana: Sanje. Str. 47.

V tramvaju preživetega časa in vedenja so se na nekoliko bolj šaljiv način lotili pri Pavlihi:



V tramvaju

Vir: Pavliha, 14. okt. 1950.

IZ TRAMVAJA

Podjetje Ljubljana-eksport je odtegnilo za 19.956 točk blaga iz zadržane preskrbe za potrošnike mesta Ljubljane, da bi na deželi nakupilo presežke pridelkov, oz. industrijskih artiklov lokalnega vira, jih izvozilo in za dobljene devize nakupilo material za modernizacijo mesta, za nove tramvajske vozove itd.

(Zdaj držijo podjetje »za kravatec«), Ljudska pravica, 5. 11. 1950

— Veš ti, jaz pa rade volje dam Električni cestni železnici dve, pa tudi pet točk od svoje karte, če mi garantira, da prihodnje leto ne bom več stal v tramvaju na eni nogi...
Šiškar novih blokov.

Vir: Pavliha, 11. nov. 1950.

Pred tramvajem in po njem

Preden so po Ljubljani začeli voziti prvi tramvaji, se je na kolodvoru že ustavljal vlak, ki je vozil med Dunajem in Trstom.



Ljubljanska železniška postaja, okoli 1898

Vir: Drnovšek, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*.
Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana.

Dvonaadstropna stavba kolodvora je bila zgrajena sredi 19. stoletja ob novozgrajeni železniški progi Dunaj-Ljubljana (1849)-Trst (1857), daleč zunaj zazidanega mestnega področja. Konec stoletja pa je že postal ovira pri razvoju mesta proti severu. Na mestni, deželni in celo državni ravni so razmišljali o njegovi premestitvi ali posodobitvi. Ob tem vprašanju so se, poleg strokovnih, vnele tudi nacionalne in strankarske razprtije v Ljubljani.

Drnovšek, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*. Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana. Str. 78.

Do železniške postaje, ki je bila »daleč zunaj zazidanega mestnega področja«, so vozili fjakarji.



Meščanska palača (Souvanova hiša) s postajo izvoščkov na Mestnem trgu, 1901-1910

Vir: Drnovšek, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*.

Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana.

Pred hišo je bilo postajališče izvoščkov (fjakarjev). Od srede 19. stoletja so opravljali prevoz potnikov po Ljubljani in okolici. Po letu 1901 jim je konkurirala električna cestna železnica, po letu 1910 pa tudi »autofjakarji« (taksisti). Z vozovi – landauerji – s štirimi sedeži ter eno- ali dvoparno konjsko vprego so vozili potnike v rahlem diru po levi polovici cestišča, nepazljive pešce pa so opozarjali z glasnimi klici. Voznikove obveznosti na postajališču je določal tudi fjakarski red iz leta 1896: »Vozniki morajo biti na stojiščih popolnoma pripravljeni za službo. Tisti, kdor je prvi v vrsti, bodi vedno pripravljen odpeljati in nahajaj se zato na kozlu ali vsaj pri svojem vozu na stojišči; isti mora tudi imeti zvečer in ponoči prižgano vozno svetilnico ... Sploh voznik ne sme zapuščati svojega voza, da bi zahajal v gostilne ali se družil na hodniku v gručah z ostalimi vozniki ...«. (Cod III/47, 214').

Drnovšek, M. (1985). *Ljubljana na starih fotografijah*. Ljubljana: Zgodovinski arhiv Ljubljana. Str. 22.

Konkurenti in nasledniki ljubljanskega tramvaja, trolejbusi, so stare tramvajske vozove neusmiljeno pognali v muzej, med staro železo ali pa v druge države, kjer so bila ta vozila še aktualna. Vendarle rdeče-bele tramvajske vagone v Ljubljani danes še vedno lahko vidimo – na Trgu mladinskih delovnih brigad so v njih namreč uredili okrepčevalnico. Svoj konec so dobro desetletje za tramvajem dočakali tudi trolejbusi.

Današnji javni promet v Ljubljani predstavljajo avtobusi (v začetku leta 2013 jih je bilo po podatkih LPP 214). Marsikdo pa čaka in si želi, da bi se tirni vzpenjači na Grad v mestu pridružila še druga sodobna tirna vozila – tramvaji današnjega časa.



Vizija tramvaja v Ljubljani (izdelala Jana Pinterič)

Tematska bibliografija: Tramvaj

Pripravila: Jelka Golli

- | • Monografije | Signatura MKL,
Slovenska knjižnica |
|--|---|
| Brate, T. (1990). <i>Ljubljanski tramvaj</i> . Ljubljana: Državna založba Slovenije. | K M F 1524 |
| Brate, T. (1997). <i>Ljubljanski tramvaj včeraj, danes, jutri</i> . Ljubljana: Tehniški muzej. | K M E 3488 |
| Brate, T. (2001). <i>Tramvaj pripoveduje</i> . Ljubljana: Sanje. | K M D 8461 |
| Brate, T. (2005). <i>Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani</i> . Ljubljana: LPP. | K M C 26365 |
| Brate, T. (2006). <i>Zadnje parne lokomotive na Slovenskem</i> . Ljubljana: Kmečki glas. | K M D 9825 |
| Brate, T. (2008). <i>Ljubljanski javni promet v slikah</i> . Ljubljana: Kmečki glas. | K M C 28037 |
| Jesih, S. (2007). <i>110 let elektrifikacije Ljubljane</i> . Ljubljana: Elektro. | K M C 29360 |
| <i>Kolmanov vozni red : ulice in ceste : velja do 16. nov. 1941-XX = Kolmanov orario : vie e strade : vale vole dal 16. nov. 1941-XX.</i> (1941). Ljubljana: Kolman. | K M A 1253 |
| <i>Mestna železnica v Ljubljani</i> (1991). Ljubljana: Skupnost za ceste. | K M F 2123 |
| <i>Pet let dela za Ljubljano</i> (1940). V Ljubljani: Tiskovni referat mestne občine. | K M B 1012 |
| <i>Regolamento delle Aziende riunite di elettricità, gas, acquedotto e tramvie - Lubiana = Statut za Združena podjetja za elektriko, plin, vodovod in tramvaj – Ljubljana.</i> (1943). V Ljubljani: Zadružna tiskarna. | K M C 4631 |
| <i>Službena določila za pri železničnem obratu zaposleno osebje</i> (1909). Ljubljana: Obratno vodstvo. | K M B 6318 |
| <i>Službeni in signalni predpisi za osebje, zaposleno pri električnem obratu</i> (1910). Ljubljana: Založba obratnega vodstva. | K M B 6341 |
| <i>Službeni predpis tičoč se ravnanja z iztikali za elektrovodne proge...</i> (1910). Ljubljana: Založba obratnega vodstva. | K M B 2917 |

- Viator: 75 let* (1975). Ljubljana: Viator. K M C 28155
- Vodič po Ljubljani* (1945). Ljubljana: Karton. K M A 444
- Vodič po Ljubljani : izdano ob 800 letnici Ljubljane = Führer durch Laibach : herausgegeben anlässlich der 800. Jahrfeyer Laibach's.* (1944). Ljubljana: Karton. K M A 227
- Vorschrift betreffend das Verfahren mit gefundenen Gegenständen* (1902). Laibach: Betriebsleitung. K M B 2918

• **Članki**

- Bajželj, U., Drusany, V., Jeglič, A., Likar, J.** (1999, 28. april). Z Viča do Kliničnega centra v manj kot 10 minutah : podzemni tramvaj v Ljubljani. V: *Delo, 41*, str. 16. K ČS G 125
- Brate, T.** (2001). Tramvaji spet osvajajo mesta : javni mestni promet. V: *Gea, 11* (12), str. 46-48. K ČS E 70
- Brate, T.** (2002). Slovenski tehniški spomeniki. Vodna črpalka, Seča. Cestni parni valjar, Griže. Parni stroj, Maribor. Kovaški stroj »norec«, Somarje pri Zrečah. Vitel za vodnjak, Ljubljanski grad. Lesena ladja, Portoroška marina. Kamnit most, Zidani most. Francisove turbine, Hidroelektrarna Fala. Tramvaj, Tehniški muzej v Bistri. Železarski plavž, Železniki. Letalo Dakota DC 3, Podzemlje v Beli krajini. Cesta čez Ljubelj, Ljubelj. V: *Prešernov koledar*, str. [38]-40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62. K Z D 1451
- Comino, A.** (1997, 22. april). Tramvaj poželenja : po dolgih letih v Ljubljani spet tramvaj, tokrat kot slaščičarna. V: *Jana, 26*, str. 16.
- Dekleva, J.** (2002). Zakaj se ne bi vozili s tramvaji? V: *Ljubljana, 7* (7/8), str. 38-39. K ČS E 99
- Doma zgrajeni tramvajski vozovi (1939, 12. oktober). V: *Jutro, 20*, str. 3. K ČS G 14
- Dvoživka v Ljubljani (2001, 4. junij). V: *Dnevnik, 51*, str. 12. K ČS G 128
- Električna cestna železnica v Ljubljani : zimski red (1902). V: *Rodoljub, 12* (19), str. 3. K ČS G 16
- Gruden, M.** (1999, 1. julij). Bil je zadnja beseda tehnike : najstarejši ljubljanski tramvajski voz. V: *Delo, 41*, str. 14. K ČS G 125
- K petindvajsetletnici ljubljanske cestne železnice (1926, 1. avgust). V: *Ilustrirani Slovenec, 2*, str. 266. K ČS G 220
- Ljubljanski tramvaj (1927). V: *Domoljub, 40* (26), str. 410. K ČS F 20

- Ljubljanski tramvaj : 6. september 1901 (2000). V: *Slovenski almanah 2001*, str. 149-150. K Z F 135
- Nova remiza ljubljanske cestne železnice (1931, 13. september). V: *Ilustrirani Slovenec*, 7, str. 295. K ČS G 220
- Nove vozne cene na tramvaju (1932). V: *Domoljub*, 45 (38), str. 484. K ČS F 20
- Novi ljubljanski tramvaj je končno stekel (1931, 12. julij). V: *Ilustrirani Slovenec*, 7, str. 222. K ČS G 220
- Novost naše cestne železnice (1937, 22. junij). V: *Jutro*, 18, str. 3. K ČS G 14
- Novost v ljubljanskem tramvaju (1937, 19 junij). V: *Slovenski narod*, 70, str. 3. K ČS G 13
- Podaljšanje električne železnice v Šiško in na Vič (1912). V: *Domoljub*, 25 (18), str. 286. K ČS F 20
- Podaljšanje tramvajske proge na Vič (1930, 14. september). V: *Jutro*, 11, str. 5. K ČS G 14
- Razvoj Ljubljane in tramvaja od leta 1900 do 1938 (1938, 26. junij). V: *Slovenec*, 64, str. 6. K ČS G 36
- Rebula-Čuden, I.** (2000). Tramvaj za dobrososedsko mejaštvo : anketa. V: *Prešernov koledar*, 52, str. 71-76. K Z D 1451
- Redni promet z novimi tramvajskimi vozovi (1931). V: *Domoljub*, 44 (22), str. 336. K ČS F 20
- Sladke dobrote na tirih : po pravi »križevi poti« se je tramvaj ustavil na trgu MDB (1997, 6. marec). V: *Dnevnik*, 47, str. 12. K ČS G 128
- Sonc, S.** (1934). Zgodovina in razvoj povečanja mestne elektrarne ljubljanske. V: *Kronika*, 1 (1), str. 132-134. K ČS F 13
- Šalomon, B.** (2012, 24. junij). Družba, ki je v Ljubljano pripeljala tramvaj : 165 let podjetja pametnega podjetnika. V: *Nedeljski dnevnik*, 51, str. 31. K ČS G 137
- Tavčar, B.** (2006, 21. februar). »Vse po dovoljenjih« = Novogradnje v Stari Šiški : Naložbeniki in upravna enota zavračajo očitke odbora za lepo staro Šiško, da kršijo določila prostorskih aktov. Ko bo tramvaj, tudi povezava s Celovško. V: *Delo*, 48, str. 6. K ČS G 125
- Tozon, M.** (1997). Po ljubljanskih ulicah bi spet lahko vozil tramvaj ... : med spomini in spoznanji klene Ljubljančanke. V: *Ljubljana*, 2 (9), str. 2. K ČS E 99
- V tramvaju (1950, 14. oktober). V: *Pavliha*, 7, str. 4. K ČS G 51

• **Tramvaj v leposlovju**

- Danojlić, M.** (1982). *Kako spijo tramvaji*. Ljubljana: Mladinska knjiga. K Z C 1115/248
- Đurđević, M.** (1959). *Dogodek v tramvaju*. Ljubljana: Prosvetni servis. K Z C 662/6
- Frankić, M.** (1974). *Tramvaj - pravljica : radijska igra za otroke*. Ljubljana: Radiotelevizija. K M F 632
- Grafenauer, N.** (1988). *Tramvajčica : (radijska igra za otroke)*. Ljubljana: Radiotelevizija. K M F 1449
- Kajzer, J.** (1995). *S tramovi podprto mesto*. Ljubljana: Mihelač. K M D 7451
- Kmet, M.** (1932/1933). Tramvaj. V: *Angelček, 41* (1), str. 12-13. K ČS D 11
- Kovačič, L.** (1999). *Deček in smrt*. Ljubljana: Mladinska knjiga. K Z C 1463/290
- Krakar, L.** (1986). Zima iz tramvaja. V: *Sodobnost, 16* (1), str. 8. K ČS D 196
- Pavlovič, R.** (1983). *Rdeča kapica v tramvaju ali Rdeča kapica z rumeno kapo : radijska igra za otroke*. Ljubljana: Radiotelevizija. K M F 1042
- Rožanc, M.** (1995). *Ljubezen*. Ljubljana: Mihelač. K Z C 1309/2
- Šömen, B.** (1986). *Koncert za samoto*. Ljubljana: Založba Borec. K M C 17925
- Wondratschek, W.** (1976). *Ali je mogoče, da je bilo cviljenje tramvaja samo neka ženska? : radijska igra*. Ljubljana: Radiotelevizija. K M F 719



Mestna občina
Ljubljana

mestna
knjižnica
ljubljana



Slovanska knjižnica,
center za domoznanstvo
in specialne
humanistične zbirke

