



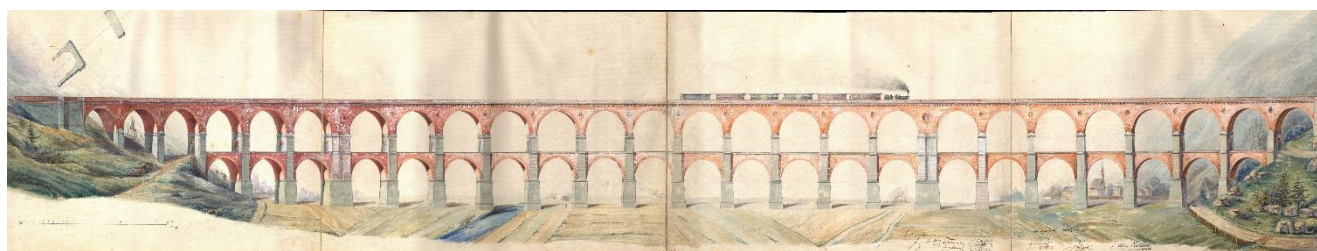
VODA IN ŽELEZNICA NA LJUBLJANSKEM BARJU: GRADNJA ŽELEZNICE ČEZ LJUBLJANSKO BARJE IN NAUKI PROPADA BOROVNIŠKEGA VIADUKTA ZA DANAŠNJI ČAS

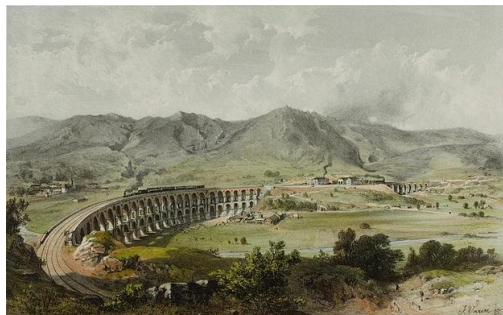


Letos obeležujemo 160 obletnico Južne železnice, prve proge, ki je prečkala gorovja in povezala srednjo Evropo s Sredozemljem oz. Dunaj s Trstom. Poleg prečenja Semmering je bilo prečenje Ljubljanskega barja največji izziv pri gradnji proge, ki je imela tudi neprecenljiv vpliv na gospodarski razvoj in modernizacijo slovenskih dežel v nekdanji Avstro-Ogrski monarhiji. Železnica je prinesla zmanjšanje odvisnosti prevoza od poteka, toka in vodostaja rek. Čolnarjenje kot prevozništvu je tudi na Ljubljani po izgradnji železnice hitro zamrlo.

Parna vleka je zahtevala napajanje lokomotiv z vodo ter posledično izgradnjo prvih vodovodnih sistemov. Tako je tudi v Borovnici prišlo do izgradnje vodovoda od zajetja Malenca do stare železniške postaje, ki je kasneje do izgradnje novega vodovoda služil tudi kot vaški vodovod. Izgradnja železnice pa je poleg osuševanja močvirnih tal zahtevala tudi gradnjo velikega nasipa med Notranjimi Goricami in Preserjem, njen glavni konstruktor Carl von Ghega pa se je za premostitev deloma močvirne Borovniške kotline odločil za gradnjo največjega železniškega viadukta v Evropi v tistem času, ki je v arhitekturnem in gradbeno-tehničnem smislu tudi eden zadnjih odmevov mogočnih rimskih akvaduktov.

Borovniški viadukt je bil delno porušen ob začetku 2. svetovne vojne pri nas, ko je umikajoča se vojska Kraljevine Jugoslavije razstrelila njegov osrednji del. Italijanski okupator je potem s pomočjo železne Roth-Wagnerjeve konstrukcije viadukt usposobili za železniški promet. Ker je proga Ljubljana – Trst zlasti po padcu Italije imela velik strateški pomen, so zavezniška letala viadukt večkrat bombardirala, pri čemer je bilo ubitih tudi več domačinov. Konec leta 1944 je bombardiranje viadukt tako močno poškodovalo, da je nemška okupacijska vojska dvignila roke nad njim in se lotila izgradnje obvozne proge. Po vojni so ostanke viadukta razstrelili, opeko porabili za gradnjo hiš, kamenje pa odpeljali v Beograd za utrjevanje bregov na sotočju Save in Donave. Na mogočnost nekdanjega viadukta spominja ostanek edinega stebra, ki je ostal, ker je kljub večkratnim poskusom razstrelitve odpovedalo razstrelivo. Danes ima status kulturnega spomenika občinskega pomena.





Vendar bolj kompleksen in podroben pogled razkrije, da je II. svetovna vojna pravzaprav viaduktu zadala le milostni udarec. Že pred prvo delno razstrelitvijo je bil v tako slabem stanju, da je lahko kljub dvotirni progi po njem istočasno vozil samo en vlak in še ta le s hitrostjo od 5 do 10 km/h.

Skozi desetletja je Borovniški viadukt od zgoraj in od spodaj načenjala počasna, tiha in komajda opazna moč vode. Dež in zmrzal sta počasi načenjala zgornjo plast, tako da je zaradi neustreznega odvodnjavanja in slabe kakovosti opeke prišlo do pronicanja vode v nosilno strukturo, ki jo je potem še dodatno oslabila zmrzal. Zaradi regulacije Borovniščice pa se je za slab meter znižala raven podtalnice. Tako je bil zgornji del večine izmed 6000 hrastovih pilotov, na katerih je bil postavljen viadukt, prišel v stik z zrakom in začel počasi, a vztrajno in nepovratno propadati.

Čeprav bi tudi nepoškodovani viadukt zaradi vojne konec koncev doživel enako usodo, pa se moramo zavedati, da bi ga sicer uničila voda oz. podcenjevanje njenega vpliva s strani projektanta, izvajalcev in vzdrževalcev objekta.



V času II. svetovne vojne porušeni mogočni Borovniški viadukt ima tako v odnosu na vodo kompleksen in protisloven pomen. Obenem nas tudi opominja, da naš odnos do vode ne sme temeljiti le na utilitarizmu in da moramo pri posegih na občutljivih barjanskih tleh vselej računati na kompleksne in dolgoročne vplive ter na za zdravo pamet paradoksalna dejstva, da z osuševanjem Ljubljanskega barja samo povečujemo poplavno ogroženost na njem.

S pomočjo **predavanja** direktorja *Krajinskega parka Ljubljansko barje* **g. Janeza Kastelica**, ki bo v četrtek, **28. 9. 2017**, ob **18.00**, v **večnamenskem prostoru OŠ dr. Ivana Korošca Borovnica**, na *Paplerjevi 15*, bomo poskušali na novo osmisliti pomen dela edinega ohranjenega stebra nekoč največjega stavbnega objekta na celotni trasi Južne železnice kot kulturnega spomenika.

V soboto, **30. 9. 2017**, pa organiziramo **voden ogled »železniškega« vodovoda ter ostankov sistemov napajanja parnih lokomotiv** v občini. Odhod bo ob **10.00** z **Molkovega trga**, kamor se bomo vrnili okoli 12.00.

