

Jurij Štesl

130 let pomurskih železnic

Uvod

Ob koncu 19. stoletja je bila železnica na parni pogon najsodobnejša in nepogrešljiva oblika prometa.¹ Železniška povezava je tako postala nujni pogoj za gospodarski in socialni razvoj posameznega okolja. V skladu s tem zavedanjem so se v drugi polovici 19. stoletja prizadevanja za gradnjo železniških prog pojavila tudi na območju današnjega Pomurja. Ta prizadevanja so se udejanjila v oktobru 1890, ko sta v roku štirih dni na območju današnjega Pomurja bili odprti dve železniški progi.

Železniška proga Radgona–Ljutomer

Kot prva železniška proga na območju današnjega Pomurja je bila 15. oktobra 1890 odprta železniška proga Radgona–Ljutomer. Ta proga je sicer bila podaljšek leta 1885 zgrajene proge Špilje (Spielfeld)–Radgona. Dolga je bila 25.450 metrov. Na njej je bilo sedem železniških postaj: Radgona, Gornja Radgona, Slatina Radenci, Hrastje–Mota, Bučočovci, Križevci in Ljutomer. Največji objekt na progi je bil jeklen železniški most med Radgonama.² Glavni pobudniki za izgradnjo te proge so bili predstavniki gospodarskega

in političnega življenja iz krajev ob progi, predvsem iz Ljutomera. Pri tem moramo posebej izpostaviti Viktorja Kukovca, ki je bil kot okrajni načelnik Ljutomera in poslanec v štajerskem deželnem zboru, že od leta 1870 vključen v prizadevanja za izgradnjo železniške proge na desnem bregu reke Mure. Vse do svoje smrti leta 1908 je bil tudi član upravnega odbora delniške družbe Lokalna železnica Radgona–Ljutomer (Localbahn Radkersburg–Luttenberg), ki je upravljala z progo Radgona–Ljutomer.³

Po podpisu senžermenske mirovne pogodbe 10. septembra 1919, s katero je bila določena meja med Kraljevino SHS in Republiko Avstrijo na reki Muri, sta dva kilometra proge Radgona–Ljutomer ostala v Avstriji. Tedaj je nastala železniška proga Gornja Radgona–Ljutomer.⁴

Po koncu druge svetovne vojne je umikajoča se nemška vojska aprila 1941 porušila jekleni most med Radgonama, ki ni bil nikoli obnovljen, to pa je prekinilo železniški promet med Radgonama. Ker proge niso posodabljali, je promet po njej po drugi svetovni vojni postajal vedno manj rentabilen. Leta 1968 so na njej ukinili potniški promet, ohranil pa se je tovorni promet. Zadnjega pol stoletja poteka po progi Gornja Radgona–Ljutomer le skromen promet, ki temelji skoraj izključno na tovornem prometu, katerega obseg se spreminja. Potniški promet na tej progi poteka le občasno.⁵

1 Priprave na odprtje železniške proge Körmend–Murska Sobota. V: Viri za zgodovino Prekmurja, 2. zvezek, 1850–1921, str. 216.

2 Štesl, *Ljutomerska železnica*, str. 15–18.

3 Štesl, *Ljutomerska železnica*, str. 9–13.

4 Štesl, *Ljutomerska železnica*, str. 24.

5 Štesl, *Ljutomerska železnica*, str. 34–35.



Lokomotiva in železničarji na železniški postaji v Ljutomeru, okoli 1920.
Foto: Franz Razlag. Vir: Pomurski muzej Murska Sobota.



Železniški transport nafte po industrijskem tiru v rafineriji Nafte Lendave, 1954.
Foto: Jože Kološa - Kološ. Vir: Pomurski muzej Murska Sobota.

Železnica v Lendavi

Štiri dni po odprtju proge Radgona–Ljutomer, torej 19. oktobra 1890, je bila odprta tudi železniška proga skozi Lendavo, ki je bila del železniške proge Ukk–Čakovec. Ta proga je bila eden od ključnih dejavnikov hitrega gospodarskega razvoja Lendave konec 19. in na začetku 20. stoletja.⁶ Tako kot na progi Radgona–Ljutomer je bil tudi na železniški progi skozi Lendavo največji objekt železniški most, in sicer pri Petišovcih. Zanimivost tega mostu je, da je pri njegovi gradnji, sploh prvič na Madžarskem, bil uporabljen tekoči beton.⁷

Poleg normalnotirne železniške proge je bilo v okolici Lendave med svetovnjima vojnama zgrajenih tudi 42 km tirov ozkotirne oziroma gozdne železnice. To železnico je zgradilo podjetje Našička za prevoz lesa.⁸

Po priključitvi Prekmurja h Kraljevini SHS 12. avgusta 1919 so oblasti pobrale železniške tire med Lendavo in madžarsko mejo. Železniška povezava med Lendavo in Madžarsko je bila ponovno vzpostavljena med drugo svetovno vojno. Vendar so bili leta 1948 železniški tiri med Lendavo in madžarsko mejo ponovno odstranjeni.⁹

Ob izbruhu druge svetovne vojne je bila prekinjena tudi železniška povezava med Lendavo in Čakovcem. Jugoslovanska vojska je namreč aprila 1941 ob napadu sil osi porušila železniški most pri Petišovcih. Most je bil leta 1947 obnovljen, vendar je železniški promet čezenj stekel šele leta 1952, ko je bil zgrajen tudi industrijski tir v lendavski rafineriji. Prav na prevozu

nafte je po letu 1952 slonel železniški promet skozi Lendavo. Čas po drugi svetovni vojni je zaznamoval tudi velik potniški promet, ki je od sedemdesetih let 20. stoletja začel naglo upadati vse do leta 1998, ko je bil za kar za 16 let ukinjen. Začasno je bil ponovno vzpostavljen med leti 2014 in 2020, ko je bil zaradi epidemije covid-19 sprva prekinjen, aprila 2021 pa popolnoma ukinjen. Že pred tem in sicer leta 2015, je prenehal z delovanjem tudi industrijski tir Nafta Lendava.¹⁰

Železniška proga Murska Sobota– Őriszentpéter–Zalalövő–Körmend

Sedemnajst let po odprtju prvih železniških prog v Pomurju je 25. junija 1907 z odprtjem železniške proge Murska Sobota–Őriszentpéter–Zalalövő–Körmend železniško povezavo dobila tudi Murska Sobota.¹¹ Medtem, ko so pri izgradnji obeh leta 1890 zgrajenih prog prevladovali predvsem ekonomski razlogi, so bili pri izgradnji proge Murska Sobota–Őriszentpéter–Zalalövő–Körmend prisotni tudi močni politični razlogi. Z izgradnjo te proge so namreč madžarski krogi želeli tesneje povezati Prekmurje z Budimpešto.¹²

Progo so začeli graditi spomladi 1906; pri tem so sodelovali delavci iz različnih držav, Madžarske, Romunije, Hrvaške, Srbije, Italije, Slovaške, Poljske, Makedonije itn. Domačinov je bilo pri gradnji zaposlenih le malo. Najbolj zahteven del gradnje je bil 253,12 metra dolg predor pri Stanjevcih. Prvo lokomotivo, ki je

6 Šövegeš Lipovšek, *Lendavska železnica*, str. 46–50.

7 Kepe Lendvai, *Poglavja iz zgodovine lendavske železnice*, str. 42.

8 Brate, *Gozdne železnice na slovenskem*, str. 98–99.

9 Šövegeš Lipovšek, *Lendavska železnica*, str. 41.

10 Šövegeš Lipovšek, *Lendavska železnica*, str. 59–68.

11 Šövegeš Lipovšek, *Gorička Mariška*, str. 94.

12 Organizacija železniške proge Körmend–Murska Sobota. V: *Viri za zgodovino Prekmurja*, 2. zvezek, 1850–1921, str. 216.

vozila po tej progi, so poimenovali Mariška. Vozila je material za gradnjo proge, po tej lokomotivi pa se je za vse parne lokomotive, ki so vozile na progi Murska Sobota–Hodoš, ohranilo ime Mariška.¹³

Po prvi svetovni vojni je progno Murska Sobota–Őriszentpéter–Zalalöv–Körmend pri Hodošu presekala meja med Kraljevino SHS in Madžarsko. Tedaj je v Kraljevini SHS ostalo 29.689 metrov proge, na kateri je bilo osem postaj in postajališč: Murska Sobota, Puconci, Moščanci - Vaneča, Mačkovci - Gornja Lendava, Stanjevci, Gornji Petrovci - Križevci, Šalovci in Hodoš. Med drugo svetovno vojno je, sicer le za obdobje štirih let, ponovno stekel promet med Madžarsko in Hodošem.¹⁴

Leta 1968 je bila progna Murska Sobota–Hodoš ukinjena. Tedaj je nastala znana krilatica „*Ferenc Joška napravo – Horthy Mikloš popravo – Tot Pišta zapravo*“, ki glavno odgovornost za ukinitvev proge pripisuje takratnemu predsedniku skupščine občine Murska Sobota Štefanu Tothu. Železniški promet na relaciji Murska Sobota–Hodoš je bil ponovno vzpostavljen leta 2001, ko so 16. maja 2001 slovesno odprli progno Puconci–Hodoš–Zalalöv.¹⁵

Progna Murska Sobota–Ljutomer–Ormož

Železniška progna Murska Sobota–Ljutomer–Ormož je bila slovesno odprta 22. novembra 1922.¹⁶ Z njeno izgradnjo so rešili vprašanje železniške povezave velikega dela Pomurja s slovenskim železniškim omrežjem. To vprašanje je nastalo po priključitvi Prekmurja

h Kraljevini SHS in podpisu senžermenske mirovne pogodbe, ko sta na območju Pomurja v avgustu in septembru 1919 nastali železniški progno Murska Sobota–Hodoš in Gornja Radgona–Ljutomer, ki nista bili povezani z železniškim omrežjem v Sloveniji. Zato so se konec poletja 1919 pojavile pobude za gradnjo nove železniške proge, ki bi ti železniški progno povežala s slovenskim železniškim omrežjem. Za gradnjo te proge se je pojavilo več načrtov, med njimi je sredi leta 1920 dokončno prevladala trasa Murska Sobota–Ljutomer–Ormož.¹⁷

Progno so začeli graditi konec leta 1922. Najtežji del gradnje je bilo prečkanje Mure in njenih rokavov med Veržejem in Dokležovjem, kjer so morali zgraditi pet mostov. Med njimi je bil seveda največji most čez Muro, ki je bil hkrati največji objekt na tej progno. Ob gradnji proge leta 1924 so na mestu tega mostu zgradili le provizorij, na katerega so leta 1928 namestili 155,5 m dolgo jekleno konstrukcijo. Železniška progna Murska Sobota–Ljutomer–Ormož je bila dolga 37,5 km, imela je devet železniških postaj: Murska Sobota, Beltinci, Dokležovje, Veržej, Ljutomer, Žerovinci, Ivanjovci, Pavlovci in Ormož.¹⁸

Z zgraditvijo proge Murska Sobota–Ljutomer–Hodoš je nastala progna Ormož–Hodoš, danes ena glavnih železniških prog, ki sestavljajo slovensko železniško omrežje. Promet na progno Ormož–Murska Sobota–Ljutomer je bil za dlje časa prekinjen le med drugo svetovno vojno, ko je jugoslovanska vojska aprila 1941 razstrelila železniški most pri Veržeju. Progna Murska Sobota–Ljutomer–Ormož je bila vse do leta 2001 predvsem lokalna, ki je povezovala Prekmurje s preostalimi deli Slovenije. Leta 2001 je z odprtjem železniške proge Puconci–Hodoš–Zalalöv postala

13 Šövegeš Lipovšek, *Gorička Mariška*, str. 91–101.

14 Šövegeš Lipovšek, *Gorička Mariška*, str. 81–105.

15 Šövegeš Lipovšek, *Gorička Mariška*, str. 81.

16 Štesl, *Prekmurska železnica*, str. 145.

17 Štesl, *Prekmurska železnica*, str. 119–127.

18 Štesl, *Prekmurska železnica*, str. 136–145.

del petega panevropskega koridorja, ki teče iz Benetk prek Trsta, Kopra, Ljubljane, Budimpešte in Bratislave do Lvova.¹⁹

Sklep

Pomurske železnice so bile zadnjih 130 let neločljivi del tega prostora. Iz njihove zgodovine so lepo razvidni tudi vsi turbulentni dogodki, ki so se predvsem v 1. polovici 20. stoletja odvijali v deželi ob Muri. Rzne spremembe meja, začetke in konce vojn je redno spremljalo porušenje železniških mostov in odstranjevanje železniških prog.

V zadnjih 130 letih se je vloga železnice, zaradi razvoja cestnega prometa spremenila, vendar ostaja železnica za določene oblike prevoza na daljše razdalje nenadomestljiva oblika prevoza. Prav to dejstvo tudi zagotavlja, po zaslugi železniške proge Ormož–Hodoš, ki je del mednarodnih železniških poti, da pomurske železnice niso le del preteklosti in sedanjosti, ampak tudi prihodnosti.



Razsuti železniški nasip pri Veržeju ob poplavih novembra 1925.
Foto: Dragutin Reesch. Vir: Pomurski muzej Murska Sobota.

¹⁹ Štesl, *Prekmurska železnica*, str. 150-151.

Literatura in objavljeni viri:

Brate, Tadej. *Gozdne železnice na slovenskem*. Ljubljana: Kmečki glas, 1994.

Kepe Lendvai, Zoltán. Poglavlja iz zgodovine lendavske železnice. Galerija-muzej Lendava: Lendava, 2020, str. 42. https://issuu.com/gmlendava/docs/knjiga_lyndva16_vasut-zeleznica_2020 (12. 11. 2021).

Šövegeš Lipovšek, Gordana. Gorička Mariška. Železniška proga Murska Sobota–Óriszentpéter–Zalalövö–Körmend. V: Štesl, Jurij (ur.). *130 let pomurskih železnic*. Murska Sobota: Pomurski muzej Murska Sobota, 2021, str. 81-117.

Šövegeš Lipovšek, Gordana. Lendavska železnica. Železniška proga Ukk-Čakovec. V: Štesl, Jurij (ur.). *130 let pomurskih železnic*. Murska Sobota: Pomurski muzej Murska Sobota, 2021, str. 41-79.

Štesl, Jurij. Ljutomerska železnica: Železniška proga Radgona–Ljutomer. V: Štesl, Jurij (ur.). *130 let pomurskih železnic*. Murska Sobota: Pomurski muzej Murska Sobota, 2021, str. 9-39.

Štesl, Jurij. Prekmurska železnica. Železniška proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. V: Štesl, Jurij (ur.). *130 let pomurskih železnic*. Murska Sobota: Pomurski muzej Murska Sobota, 2021, str. 119-156.

Viri za zgodovino Prekmurja, 2. zvezek, 1850–1921. Szombathely–Zalaegerszeg 2008: Arhiv Železne županije in Arhiv Zalske županije.