

rácsonyi, A magyar nemzetségek, II, 388. — 85. Csánki, n. d., II, 838—839; Vis. can. 1756, str. 1130. Škof. arhiv v Szombathelyu. — 86. Loserth, Akten und Korespondenzen, III, 196; prim. [J. Košič], Starine železnih in salajskih Slovenov. ČZN, 1914, 30, opomba 1. — 87. Csánki, n. d., II, 717, 722, 726. — 88. Ivan Škafar, Prekmurski del beksinskega arhidiakonata v XIV. stoletju (rokopis). — 89. Fejér, Cod. dipl., VII/5, 249, 250; Codex dipl. patr., VI, 28. — 90. Wenzel, Codex dipl. Arp. cont., X, 326. — 91. Gradivo, V, št. 900. — 92. Fejér, Cod. dipl., II, 277. — 93. Szentpétery, Regesta, I, 75; Gradivo, V, št. 900. — 94. Prim. Csánki, n. d., II, 716 in III, 12. — 95. Ivan Zelko, Prekmurska vodna imena v knjigi Franceta Bezlaja Slovenska vodna imena. Slavistična revija, Ljubljana, XI. letnik (1958), 3—4, 250. — 96. Gradivo, V, št. 900. — 97. Zala Okl.,

I, 10. — 98. Zala Okl., I, 347. — 99. Zala Okl., I, 57. — 100. Zala Okl., I, 238. — 101. Zala Okl., I, 345—346. — 102. Zala Okl., I, 347. — 103. Zala Okl., I, 394—397. — 104. Zala Okl., I, 347, 397. — 105. Zala Okl., I, 9—10. — 106. I. Zelko, n. d. Slavistična revija, XI, 3—4, 250—251. — 107. I. Zelko, Murska Sobota. Kronika, X, 1. zv., 23. — 108. Bogo Grafenauer, Zgodovina slovenskega naroda. Ljubljana 1955, II. zv., 91, 118. — 108 a. Prim. István Kniezsa, Ungarns Völkerschaften im XI. Jahrhundert. Budapest, 1938, 94—95. — in priložena zemljevidna karta. — 109. Zala Okl., I, 28. — 110. Wenzel, Codex dipl. Arp. cont., X, 251. — 111. Csánki, n. d., II, 717, 722, 726. — 112. Holub József, A királyi várme-gyék eredete. Emlékkönyv Szent István király halálának kilenczszázadik évfordulóján. Budapest, 1938, II, 80.

OB STOLETNICI KOROŠKE ŽELEZNICE

JOZE JENKO

CESTNI PROMET IN RECNA PLOVBA

Živahen promet med jugovzhodno Koroško in jugozahodno Štajersko ter tranzitni promet teh pokrajin so vzdrževali deloma po cesti, deloma po plovni Dravi. Glavne trgovske prometne žile je oskrbovala državna uprava, stranske dovozne poti pa so popravljali in vzdrževali okrajci, ki so imeli neposredno korist od tega, da jim kolovozi niso propadli. V hribovitih krajih in stranskih dolinah so skrbeli za voznost cest in poti fužinarji. To je bilo v njihovo korist, da so mogli prevažati svoje železarske izdelke in prejemati potreben les, oglje in tudi živila. Po odhodu Francozov iz naših krajev so najprvo odpravili cesarsko cestno tlako v celovški kresiji in drugod, medtem ko so jo ukinili na Kranjskem in v beljaški kresiji šele po l. 1830. Ostala pa je tlaka za vzdrževanje okrajnih, soseskih, stranskih in manj važnih cest, ki so jih oskrbovali deloma prostovoljno, deloma prisiljeno. Vlada je opozarjala na prednosti, če so glavne in trgovske ceste povezane z dobro vzdrževanimi stranskimi potmi. Kasneje so se odločili, da bodo krili izdatke za popravilo stranskih cest iz okrajnih blagajn. Toda te ustanove niso dolgo vzdržale in dajale omenjenih podpor. Spričo tega so predlagali, naj prispevajo k tem izdatkom občine in kmetije. Prispevki so bili odmerjeni po velikosti posestva, oziroma skladno z dolžino poti v prizadeti občini. Leta 1824 so odredili posestnikom maksimalno do 12 dni osebne tlake ter 6 dni dela pri poprav-

ljanju cest z vprežno živino. Na ta način, tj. s tlako in po posebnem zanimanju trgovcev, obrtnikov, industrialcev ter posameznih oblasti so usposabljali ceste, ki so se zanemarjale po odhodu Francozov. Na Koroškem so obnovili cesto po Kanalski dolini. S tem v zvezi so preložili glavno cesto med Trbižem in Podkloštrom. Usposobili so prometno zvezo med Pliberkom in Beljakom in obnovili razpadajočo cesto preko Jezerskega na Koroško.

Tudi v sosednji Štajerski so zgradili novo zvezo med slovenjgraško kotlino in Savinjsko dolino ter z industrijsko cvetočimi kraji Prevalje, Mežo, Črno in Guštanjom. Omembe vredna je povezava spodnje Savinjske doline s sosedno Kranjsko v bližini Zidanega mosta, kjer so bile ceste silno zanemarjene in le stezam podobne. Često so zniževali klance, da so jih mogli premagati brez pripreg. Med te spada brezdvomno lajterberški vzpon pri Mariboru, ki so ga ublažili po letu 1835.¹

Podobno, kakor s uprabljali na Kranjskem glavno reko Savo za prevoz vsakovrstnega blaga med prizadetimi deželami in obratno, so za izmenjavo blaga izrabili v enake namene reko Dravo in Muro tudi Korošci in Štajerci. Morda bi mogli ugotavljati le raznolikost blaga. Drava je bila od Lienza na Tirolskem dalje porabna za splavljanje lesa, ko so med leti 1815—1819 odstranili ovire za plovbo. Posebno nevarna je bila reka pri Velki spričo slapov, in v neposredni bližini Marenberga. Na teh

mestih se je ponesrečila in potopila marsikatera plitka in splav. Pri nizkem vodnem stanju so reševali plovna transportna sredstva s pomočjo valjev. Mariborski podjetnik Marek je zboljšal strugo po uradnem naročilu. Od tega časa dalje je oživela rečna plovba. Prevažali so železo iz Lipice (med Pliberkom in Velikovcem) in Borovelj, svinec iz Beljaka v Maribor; od tod dalje pa na Gornje Štajersko, druge industrijske predmete, posebno železo v Gradec, na Hrvaško, Banat, Sedmograško in celo v Turčijo. Največ pa so vozili lesa. Na obeh bregovih je bilo te robe veliko pripravljene, z namembno postajo v Mariboru in Ptujju za nadaljnji prevoz v inozemstvo. Plovba je bila mogoča samo v smeri toka. Težko so vozili proti toku zaradi poškodb v strugi, ki so jih povzročili hudourniki, poplave in povodnji. Te so obrnile dravski tok v čisto drugo smer iz reguliranih rokavov. Mitnice so bile v Mariboru, kjer so zračunali za plitko po dva goldinarja, za splav 36 krajcarjev. V Ptujju so morali plačati mestni občini 15 krajcarjev, v Borlu in Zavrču pa cesarski gosposki.²

Po Dravi so vozili splavi in plitke ali šajke. Prvi so bili zbiti iz neotesanih smrekovih in hojevih hlodov, včasih pa tudi iz tesanih brun. Dolgi so bili 18—26 m, širina je znašala spredaj 5—7 m, zadaj pa 7—8 m. Plitke ali šajke so dosegle dolžino do 12,5 m ter širino do 5,5 m. Sestavljene so bile iz smrekovega ali hojevega, tj. mehkega lesa. V največ primerih so bile z deskami pokrite. Stale so 50 do 80 goldinarjev. Na splavih so prevažali brzojavne drogeve, sohe, drva ter kolje, le redkokdaj rezan les, v šajke so naložili škodljive, drva, čreslo in kolje. Isti vir trdi, da rezanega lesa niso prevažali. V jeseni so vozili tudi sadje, prav radi jabolka. Kadar pa ni bil izrabljen prostor na vozilu, so ga obtežili z zidnim kamnom, od Ptujja dalje pa z brusnimi kamni, ki so čakali na prevoz iz okolice Rogateca, često pa so prevažali tudi rogaško slatino.

Tek obeh prevoznih sredstev so uravnavali spredaj in zadaj s 4—6 m dolgimi vesli. Veslar na desni strani spredaj v smeri vožnje je bil vodja, ki je moral dobro poznati strugo. Imenovali so ga korman, kormanoš pa je bil njegov pomočnik. Na sklepu vozila, tudi na desni, je bil zadnji korman ali zadnji plovec s pomočnikom. Skrb osebja je bila, da teče plovilo v rečnem toku. Čas voženj je trajal pri ugodnem vodnem stanju od aprila do oktobra. Pred otvoritvijo železniške proge Maribor—Celo-

vec je vozilo letno 1100—1200 šplavov in 700—800 plitk. Splavi so vozili le do Maribora in Ptujja, medtem ko so prešle plitke na Hrvaško, v Slavonijo, Srbijo, Romunijo in Bolgarsko; pri zadnji navedeni le do meje.³

V gornjem toku Drave so bile naslednje nakladalne postaje: Humperški grad, Velikovec, Labod, Dravograd in Vuzenica. Na prvi so nakladali jeklo, palično železo in žico. V Velikovcu so odpremili letno do 50.000 centov surovega železa, v Labodu pa razne oblike železa, pločevino, steklarski pesek in kršec. Iz industrijskih Prevalj, rudnika v Črni, tovarn v Ravnah so dospele v Dravograd množine železniških tirnic, svinca in raznega železnega materiala in izdelkov ravenskih jeklarn poleg merkantilnega lesa in oglja.⁴

Prav zaradi živahnega trgovinskega prometa bomo lažje razumeli vztrajnost in neugnano željo, da dobi Koroška, posebno pa Obdravec železniško zvezo s priključkom na magistralo Dunaj—Trst in s tem z ostalimi pokrajinami, kjer so oddajali svoje pridelke in od tam prejimali življenjske potrebščine. Zakaj s šajkami, ki so nosile po 400—500 centov, kar ustreza 22—28 ton, in s splavi po 200 centov ali 11 ton nosilnosti pri tolikih prometnih ovirah niso mogli tekmovali z industrijskimi mesti, katerim so pomagale razvijajoče se železnice.⁵

Brodarsko življenje na Dravi je bilo živahno. V globoki dolini so se oglašali ubrani akordi naših narodnih pesmi. Od bregov je odjeknil odmev veselih flosarjev. Še dolgo let po otvoritvi koroške proge med Mariborom in Beljakom so brodarili naši fantje daleč po Dravi in Donavi. Po dograditvi falskega jezua in hidrocentrale leta 1918 med prvo svetovno vojno so bili splavi že redki. Kljub obveznim napravam za spuščanje teh prevoznih sredstev iz jeza za zidano ograjo ponovno v strugo je bilo to opravilo zamudno in nevarno. Po izgraditvi nadaljnjih jezov v Dravogradu (1944), Vuzenici (1953), v Ožbaltu (1960), Vuhredu (1955), Fali (1918) in na Mariborskem otoku (1948/1949) je po drugi svetovni vojni, oz. osvobodilni vojni flosarsko življenje vsaj v tem koncu popolnoma zamrlo.

ZANIMANJE KOROSKIH GOSPODARSTVENIKOV ZA POTEK BODOČE ŽELEZNICE

V gradnji železnic je Avstrija v primeri z drugimi evropskimi kontinentalnimi državami dokaj zaostajala. Pretila ji je celo nevarnost, da ji bo odvzet tranzitni promet

iz ene in druge svetovne strani.⁶ Brž ko je vlada odločila, da gradi železnico najprvo iz glavnega mesta proti severovzhodu, je sklenila zvezati Dunaj tudi s Trstom ter na tej progi premagati Alpe in kraški svet. Vse v poštev prihajajoče pokrajine so hotele imeti važno dvotirno železnico za sebe. Tudi Koroška vojvodina se je zavzemala za to, da steče železna cesta od Mürzschlaga dalje prek Celovca v Udine-Videm, ker je krajša, cenejša in brez velikih mostov in predorov.⁷ Toda zmagala je prizadevnost nadvojvode Ivana Habsburškega, da se je že nekaj let poprej (1836—1841) na njegovo iniciativo preiskal in pregledal ves teren po pionirski četi. Na podlagi tega je izdal cesar 19. decembra 1841 odločbo za izgradnjo proge preko Štajerske.⁸ Koroški interesenti so uvideli, da se bo konkurenčno razmerje domačih od zgornještajerskih železarn občutno spremenilo v njihovo škodo. Zato so si na vso moč prizadevali, da izposlujejo zvezo z glavno prometno žilo med Dunajem in Trstom v Mariboru ali pa v Celju.⁹

Predvsem so se čutili prizadeti deželni stanovni, ker se bo gradila proga Dunaj—Trst mimo Gradca, Maribora in Celja. Ponovno so se obrnili do pristojnih dunajskih faktorjev ter prosili za zgraditev proge od Št. Vida po Dravski dolini do Maribora in pa regulacijo reke Drave.¹⁰ Predvsem so si želeli progo Maribor—Celovec—Beljak—Videm in od tod zvezo s Trstom po železnici, ki je tekla iz Benetk. Da bi to idejo tudi uresničili, se je ustanovil na pobudo obrtnega inšpektorja Jakoba Scheliessniga (Železnika) poseben odbor, ki je imel nalogo, da izpelje to važno prometno zvezo. Temu zagovorniku koroških interesov so se pridružili med drugim tudi razni posestniki rudnikov in fužin, akcijska družba iz Wolfsberga in trgovski gremij v Celovcu. Ti so predložili 9. januarja 1843 celovškemu zboru deželnih stanov spomenico, v kateri so poudarjali prednosti železnice Dunaj—Trst po Koroški ter zahtevali, da se ta splošna želja predloži tudi cesarju. Istočasno so pozvali deželne stanovne, da odkupijo potrebna zemljišča in posnemajo v tem posestnike na Štajerskem. V tem sporazumu moramo ugotoviti skladnost v istem interesu in cilju, kajti rešitev problema železniškega omrežja na Koroškem ni bila lahka. Industrija je bila razmeščena največ po stranskih dolinah, kjer je bilo na razpolago dosti cenene vodne in delovne moči. Poleg tega pa naj bi bili v bližini potrebni rudniki. Medtem ko je bilo ob glavni pro-

metni žili Dravi le malo industrijskih obratov, so bili pogosti ob reki Krki, Glini in Beli ter v Labotski in Mežiški dolini.

Toda tudi to drugo vlogo je cesar zavrnil. Deželni stanovni so prejeli le tolažilno pismo, da so dobili pristojni uradi ukaz skrbeti za sredstva in najti možnost, kako bi se zgradila na Koroškem zveza z železnico proti Jadranu.

Vodilni možje zamišljene proge niso mirovali. Tehnična komisija, ki je hotela začasno ustvariti prometno žilo na reki Dravi, je kmalu uvidela, da bi bila regulacija na celotnem poteku le predraga. Zato so interesenti sklenili, da znova zaprosijo cesarja, naj bi se zgradila na državne stroške vsaj konjska železnica med Mariborom in Beljakom.¹¹

Večina deželnih stanov pa ni odobravalta tega načrta ter so zagovarjali novo tezo, tj., zvezo z železniško progo Dunaj—Trst vzpostaviti preko Ljubelja. Zato naj se zgradi pod tem vrhom predor, nova proga pa naj se priključi v Ljubljani. Kranjski gospodarstveniki so se takoj oprijeli tega predloga.¹²

Dva tabora sta si stala nasproti v času, ko je nastalo vprašanje graditi železnico iz Celovca ob Dravi v Maribor ali iz Celovca čez Ljubelj v Ljubljano. Tu je idejno deloval direktor Henrik Costa, katerega je podpiralo veliko število sodelavcev in somišljenikov. Njihove ideje sta prinašala časopisa »Illyrisches Blatt« in »Laibacher Zeitung«. V Celovcu je nastal poseben krožek pod vodstvom že imenovanega Scheliessniga, časopis »Carinthia« pa je zagovarjal njihova stališča. V polemiko so posegali domači časniki »Klagenfurter Zeitung«, »Gratzer Zeitung« in tržaški list »Österr. Lloyd« ter »Innerösterr. Industrie und Gewerbeblatt«. Korošci so podpirali in dokazovali svojo zamisel ob glavni reki proti zahodu v Italijo in na vzhod proti Celju, Hrvaški, Sremu in balkanskim državam s statistiko izvoza in uvoza. Nasprotno pa so Kranjci skušali prodreti s trditvijo o močnem cestnem prometu preko Karavank v Tržič in dalje skozi glavno deželno mesto na Trst.¹³

Odločilni faktorji pa so le podvomili, kateri izmed obeh projektov je priporočljivejši. To razpravljanje se je zavleklo posebno še, ko je nastopilo razburkano leto 1848.

V letu 1849 sta se zavzela začasni deželni odbor in celovška trgovsko-obrtna zbornica z vso vnemo za izgradnjo železniške

zveze. Pod vodstvom cesarskega namestnika Schloissnigga so ustanovili komite, ki je naslednje leto izdal spomenico za izdelavo železniškega omrežja na Koroškem in v sosesstvu. Toda v tej študiji ni bila več omenjena trasa preko Ljubelja. Nasprotno so priporočali zgraditev proge iz Brucka ob Muri v Videm že iz strateških ozirov. Če bi državna blagajna ne prenesla gradbenih stroškov, naj bi vlada zajamčila vsaj 4% obrestno garancijo gradbenih izdatkov.

Celovška trgovska in obrtna zbornica, provizorični deželni odbor in društvo za pospeševanje industrije in obrti na Koroškem so prejeli 4. maja 1851 na prošnjo trgovinskemu ministru odgovor, da se bo železnica gradila skozi to vojvodino, toda le kot proga II. reda. Zakaj spričo državnih razmer obstoji še veliko vrzeli na nekaterih glavnih progah in posamezne pokrajine so se dosedaj v gradnji prometnih zvez povsem zanemarjale. Zato je deželni odbor sklenil zbirati sredstva in pospešiti izgradnjo železnice. V jeseni prej navedenega leta je bilo naročeno deželnemu namestniku, naj predlaga pristojnemu ministrstvu izgraditev železniške proge med Mariborom in Celovcem. Istega dne je bil izdan nalog za trasiranje, ki pa ni bilo povsem končano. Inženirji so bili predčasno odpoklicani.¹⁴

Po toliko bojih in letih čakanja so interesi dosegli, da je bila med drugim sprejeta v program tistih gradbenih del v železniški mreži, ki je obsegala ca. 10.000 km, tudi proga Celovec—Maribor in Celovec—Beljak—Videm (Udine) na podlagi koncesijskega zakona z dne 10. nov. 1854. Program tega omrežja, ki je bilo odrejenih za prvih 20 let 400 milijonov goldinarjev, je izdelala komisija za centralno obrambo in ga razglasila v uradnem listu »Wiener Zeitung«.¹⁵ V Celovcu in po vsej vojvodini je zavladalo izredno veselje. Trgovska in obrtna zbornica, ki je bila gonilna sila v vseh dotedanjih podvigih, se je hvaležno zahvalila prestolu. Ustanovili, oziroma imenovali so nov odbor, ki so mu dali nalogo, da pospeši z vsemi sredstvi dograditev še nedodelane proge preko Semeringa in seveda prvo etapo proge ob Dravi med Mariborom in Celovcem. V aprilu 1855 se je združil novi komite s tistim, ki je že obstajal pri deželnem odboru. Ta dopolnjeni odbor je bil zadolžen, da zbere 40.000 goldinarjev za kritje trasirnih stroškov.¹⁶

Pri takem uspehu se je oglasil in oživel nam znani gospodarstvenik Železnik. Sklicjal je sestanek interesentov ter poudarjal važnost obeh prog za vso vojvodino. Važno

je, da se z izgradnjo čimprej prične v zvezi z industrijo in obrtjo. Vse dovoljeno omrežje meri 1200 nemških milj; od teh je 344³/₄ milj gotovih, dogotoviti jih je še 895¹/₂. Od teh je 123¹/₂ v gradnji in 58¹/₂ milj dovoljenih. Proga Maribor—Celovec—Udine je važna gospodarska in politična zveza. Od 40¹/₄ milj dolžine odpade na koroško ozemlje 21 milj, na štajersko ozemlje 8¹/₄ milj in na Furlanijo 11 milj. Računati moramo, da stane ena milja proge v goratem terenu 500.000 goldinarjev s postajnimi poslopji, čuvajnicami in potrebno površino sveta. Obratni stroški na miljo znašajo 3.500 goldinarjev; v ta znesek so všteti izdatki za vzdrževanje in plače vsega osebja. Za vsako prevoženo miljo je treba računati za popravilo strojev, vozil, zalogovnikov, mazanje in razsvetljavo po 6 goldinarjev. Če bi vozila dnevno dva vlaka na razdalji 40¹/₂ milje, so predvideni stroški 20.428.170 goldinarjev. Po teh izdatkih odpadejo porazdeljeno:

na koroški teritorij	10,665.480 gold.
na štajerski teritorij	4,690.520 gold.
na furlanski teritorij	5,066.170 gold.
skupaj	20,442.170 gold.

Za spopolnitev železniškega omrežja je treba zgraditi še 895¹/₄ milje; stroški so predvideni na 400 milijonov goldinarjev. Da bi se železniške proge čimprej gradile, je bil potreben koncesijski zakon od 16. sep. leta 1854. Z njim je bila dana iniciativa tudi privatnim, domačim in tujim družbam graditi proge, kar je bilo dotedaj prepovedano. Železnik je končno predlagal:

a) prositi ministra, da sporoči podatke o trasi Maribor—Celovec in predvidene gradbene stroške;

b) progo Celovec—Videm (Udine) naj trasirajo državni inženirji, ki so jim znani važni podatki pri kalkulaciji;

c) sestavi, oziroma imenuje naj se komite, ki bo vodil in odločal o gradbenih zadevah in se tako čimprej začne in seveda tudi konča izgradnja; predlaga se, da se gradi najprvo proga od Maribora do Celovca v dolžini 13¹/₂ milje na koroških in 8¹/₄ na štajerskih tleh. O napredku naj komite od časa do časa poroča zbornici, oziroma ji dovoli, da zahteva take podatke.¹⁷

Medtem so zbrali v Celovcu in okolici 71.450 goldinarjev prostovoljnih darov.¹⁸ V Celovcu je bil 15. marca 1856 sestavljen podružnični, na Dunaju pa centralni komite, ki sta prevzela skrb za nadaljnji napredek tega uspeha. Toda nikdo si ni upal

prevzeti izgradnje, čeprav je bilo že 7. maja izdano dovoljenje za pripravljala dela. Zato se je deželni koroški odbor odločil za doseg koncesije za progo Maribor—Celovec—Beljak z nadaljevanjem proti Tirolski. Centralni komite je zaprosil 9. julija 1856 za predkoncesijo. Toda že po preteku 10 dni se je isti kompetent premislil in vložil prošnjo za izgradnjo proge s priključkom v Celju, torej skozi Savinjsko dolino in ne več ob Dravi do Maribora. Toda trgovinski minister ni upošteval naknadne vloge. Dne 24. oktobra 1856 je sprejel predsednik grof J. Thurn Valsassina in ž njim sodelujoči zastopnik podjetja Stanetz koncesijo za progo Maribor—Beljak in nadaljevanje po Pušterski dolini in še za progo z odcepom v Beljaku s priključkom v Gorici proti Trstu in Veroni. Pismena potrditev tega dovoljenja je datirana 9. januarja 1857.¹⁹

Na podlagi takih dovoljenj je železniški odbor prejel od dunajskega kreditnega zavoda za trgovino in obrt posojilo. Pričeli so s pripravljalnimi deli. Kakšno navdušenje je prevzelo mestjane in podeželje, nam opisujejo takratni viri. Dne 18. julija prejšnjega leta je namestnik Schloissnigg zasadil prvo srebrno lopato v drevoredu Ebenthal, tj. ob cesti, ki vodi iz Št. Ruperta pri Celovcu v Žrelec, kjer bo končno vozil vlak, in ga na tem mestu prerezal. Posebni slavnostni komite je pripravil vse za ta svečani akt ter povabil ljudstvo k udeležbi. Zbralo se je ogromno ljudi vseh poklicev; posebno pa je bil zastopan ženski spol. Slavnostni govornik Scheliesnigg je opisal nenehna prizadevanja in boje za doseg končnega dovoljenja za koroško progo. Po otvoritvenih poročilih je cesarjev namestnik začel graditi bodoči železniški nasip, kakor smo že omenili. Vsi navzoči so pri tem začetku pomagali, posebno vzorne so bile žene brez razlike poklica. Za ta ljudski praznik je bila sestavljena in komponirana posebna pesem. Ljudstvo se je veselilo toliko zaželenega uspeha. Slavnostna večerja je bila v znanem hotelu »Sandwirth«, kamor je bilo povabljenih nad 100 oseb.²⁰

Dne 17. marca 1858 je centralni komite izdelal pravila za ustanovitev delniške družbe, vendar se mu je ni posrečilo ustanoviti in pripraviti spricho finančnega položaja vse potrebno za izdajo delnic. Šele ko je sodelovala z odborom kölnska banka Oppenheim in se zavzel za dravsko progo finančni minister Bruck, da je dunajski kreditni zavod podaljšal pod določenimi pogoji akcijskemu odboru predjem treh

milijonov goldinarjev do konca 1858. leta, če se ne bodo izdajale nobene zadolžnice do tega termina. Posledica tega je bila, da so številni podpisniki preklicali dana poročila. Kljub temu je finančni minister ponudil tem podjetnikom, da pod dokaj ugodnimi pogoji poleg izgraditve koroške proge prevzamejo izgradnjo proge med Bolcanom in Inomostom ter odcepom proge Beljak—Gorica, s tem da prevzamejo že dogotovljeno tirolsko progo. S tako ponudbo so interesenti soglašali in kölnska banka je zagotovila nabavo kapitala. Toda posredovalec Bruck je uvidel, da je finančna podlaga podjetja prešlaba in da tudi zagotovilo odbora, češ da je delniška glavica zajamčena, ne drži. Začeli so se spori med podpisniki, sledili so očitki in napadi na vlado.

Minister Bruck si je prizadeval, da zopet združi razpadajoča podjetja. Da bi rešil situacijo, je posredoval pri lombardijsko-benečanski železniški družbi in našel rešitev v tem, da so finančniki ustanovili novo podjetje, katerega člani so bili knez Ivan Adolf Schwarzenberg, Maks Egon Fürstenberg in vitez Leopold Lämél kot pooblaščenji zastopniki kreditnega zavoda za trgovino in obrt, dalje A. S. Rothschild v svojem in v imenu pariške in londonske hiše, Paulin Talabot, Ed. Blaunt, S. Laing in M. Uzielli. Sami finančni asi, katerim je prav takrat avstrijska vlada prodala severnoitalijanske železnice.²¹

To podjetje, oziroma bolje rečeno, družba je bila osnova bodoči Južni železnici, ki je prevzela 25. septembra 1858 aktiva in pasiva odbora koroške železnice, ko je bil v ministrstvu podpisan sporazum in je sledila zapisniška prodaja železnice Dunaj—Trst. Centralni komite koroške železnice je odstopil že pridobljeno koncesijo.

Rothschildova skupina se je obvezala dokončati proge v izgradnji na Ogrskem, Hrvaškem, Tirolskem in Koroškem v dogovorjenem terminu. Za našo progo Maribor—Celovec—Beljak je bilo določeno leto 1864, čeprav je bila tretjina spodnjega ustroja med Mariborom in Celovcem že gotova in visoke stavbe med začetno točko in Dravogradom v surovem stanju dodelane. Gospodarstveniki s takim nerazumljivim zavlačevanjem niso bili zadovoljni. Kritično razpoloženje pa se je še poostrilo, ko so fužinarji izvedeli, da more nova družba uvažati razni material iz inozemstva brez plačila carine, oziroma za gotove predmete plačevati le polovične carinske pristojbine. Ko so železarne in tovarne zahte-

vale, da vlada spremeni koncesijsko listino, oziroma jo eventualno razveljavi, je Južna železnica še bolj zavlačevala dovršitev. Na intervencijo pokrajinske in centralne vlade je bilo pogojeno, da bo proga gotova že v letu 1863. Izgovor je bil tudi ta, da je treba gradbene objekte v začetku leta 1861 pregledati in s podjetji nove pogodbe zaključiti.²²

GRADNJA JUBILEJNE PROGE

Iz dosedanjega razpravljanja lahko ponašamo, da je imela gospodarska stranka več projektov. Prvotno so prosili, naj bi bila zveza z gradečo se magistralo Dunaj—Trst med Müritzschlagom in Gradcem, morda v Brucku ob Muri. V tem primeru bi položili traso nekako po sledovih zdaj obstoječe Rudolfove železnice. Prav gotovo bi jo vodili mimo Št. Vida ob Glini s priključkom na deželno glavno mesto Celovec. Važna bi bila zveza preko Beljaka v Italijo, kjer so imele tovarne in železarne že dokaj odjemalcev.

Ko je ta želja in zamisel spričo nenaklonjenosti vlade in pomanjkanja finančnih sredstev propadla, so videli rešitev krize v izgradnji transke proge med Mariborom in Beljakom in v regulaciji dravske struge. Seveda naj bi se izvedli obe gradnji na državne stroške.

Leta 1844 so se Korošci zadovoljili celo z izgradnjo konjske železnice na že znanem poteku. Tudi s tem zahtevkom niso uspeli. Deželni stanovi so opustili vse dotedanje napore in propagirali, da naj bo za Koroško priključek na dvotirno progo Dunaj—Trst v Ljubljani; zato naj se zgradi adhizijska ali konjska železnica. Za premaganje karavanških višin — prelaza na Ljubelju naj se zgradi primeren predor.

Toda to idejo so stanovi opustili in propagirali izgradnjo proge namesto v Maribor skozi Saleško in Savinjsko dolino do Celja. Tega spreminjivega predloga vlada ni sprejela. Kocka je padla za Maribor.

Centralni komite je prvotno odredil, da so pod vodstvom generalnega inšpektorja E. Clemensiewiczza trasirali progo na levem bregu Drave. V ta namen so uporabili že obstoječe generalne študije centralne gradbene direkcije. Končno se je novi gospodar odločil za desni breg Drave ob severnem pobočju Pohorja do obeh deželnih meja. Pri Dravogradu odkloni proga v dolino Mežice. Ob njej hiti železnica mimo jeklarne v Ravnah, mimo prevaljskih železarn in premogokopa. Približa se tudi svin-

čenim rudnikom v Mežici. Z dokajšnjim vzponom premaga vlak zadnjo naravno pregrado na sedanji jugoslovansko-avstrijski meji pri Homecu s 329,3 m dolgim predorom. Nato se proga spusti proti Pliberku, zdrči po 20 km voznje preko Drave in po vožnji skoraj enake dolžine dospemo v Celovec.

V tehničnogradbenem oziru ima proga značaj gorske proge. Na omenjenem odseku so zgradili tri od 110 do 320 m dolge predore ter speljali čez doline daljše viadukte pri Rušah, Vuhredu, Vuzenici in Prevaljah. Na poteku Maribor—Celovec so morali zgraditi 300 mostov in propustov. Postajna poslopja so večina pritlična; le v Prevaljah in Pliberku so enonadstropna. Ta zgradba je lična. Morda zato, ker je bila v Pliberku nekaj sekcija za vzdrževanje proge.²³

Najimpozantnejša je postajna zgradba Maribor-koroški kolodvor in obširne zgradbe, ki predstavljajo eno takrat največjih delavnic Južne železnice v letih 1863—1865 v geografskem središču železniškega omrežja od 1890 km. Takrat je štelo mestece Maribor nekaj nad 5000 prebivavcev. Večina teh je bila zaposlena takrat z obdelovanjem zemlje in vinogradov in se bavila s trgovino in obrtjo. V navedeni naselbini ni bila še razvita industrija. V mestu in njegovi okolici so gojili cikorijske nasade in predelavali sadove v kavin surogat v tovarni Karla Gerdena in Friderika Gerika v mestu samem. V Rušah najdemo enako zaposlenega Romana Pachnerja, v Račjem pa Karla Denika. Vsem gospodarjem je podjetje cvetelo. Baje je bilo veliko povpraševanja za to »kavo«. ²⁴ Osnovna gospodarska dejavnost meščanov je bila poleg kmetijstva trgovina in obrt. Ta je bila organizirana pod patronanco magistrata v 16 cehih. Določene poklice so opravljali v mestnem področju, drugi so bili zopet v bližnji in daljni okolici okoli Ptuja in Celja, nekateri pa celo v območju Pliberka in Velikovca. V Mariboru zasledimo le manufakture v tem, da so kuhali žgane pijače in likerje. Industrijski način proizvodnje najdemo v Strossmajerjevi ulici: to je bila rafinerija vinskega kamna, ki so ga izvažali tudi v inozemstvo.

V dobi pred izgradnjo železnice je obstajalo pohorsko glažutarstvo, ki je bilo dokaj obsežno v Lobnici, na Smolniku, Limbušu in Josipdolu. Pri teh podjetjih je bilo angažiranih nekaj Mariborčanov. Druga obrt je imela sejmarski značaj in je delala za ožji krog potrošnikov, ki so zapravili denar na sobotnih sejmih. Te so radi obisko-

vali prebivavci Pohorja, Kozjaka, Kobanškega, Slovenskih goric in Dravskega polja.

Vsekakor pa moramo omeniti, da se je razvijal v Mariboru živahen promet po Dravi in cestah, ki so se tu križale in cepile na vse strani.

Pri teh razmerah pa so ostale oblike gospodarskega življenja trgovske in kmečko-obrtniške narave. Šele ko je stekla železnica mimo tega slovenskega Merana, ko se je odcepila proga v Pragerskem proti Ptuj, Čakovcu in dalje globoko v Panonsko nižino in ko so podaljšali progo proti zahodu preko Dravograda, Prevalj, Pliberka, Celovca in Beljaka tja daleč na Tirolsko in tako ustvarili eno redkih transverzalk v tedanji Avstro-Ogrski, šele takrat se je razcvetelo obdravsko mesto Maribor. Poprej pa je sanjalo le na levem bregu reke pod grički, zasajenimi z vinogradi. Šele takrat, ko so zrastle stavbe železniške delavnice na desnem bregu, takrat se je Maribor tudi razširil na tem bregu. V neposredni okolici so zgradili razne institucije: vojašnico, bolnišnico, ki se je leta 1855 preselila iz starega mesta na Tržaško cesto. Za delavnicami, v katerih je bilo zaposlenih do svetovne vojne okrog 1200 delavcev, so se preselile in doselile nove trgovine in obrtne delavnice. Porast Maribora najzgovorneje dokazuje število prebivavcev, ki je štel leta 1867 že 12.828 duš. V teku trinajstih let se je dvignilo število skoraj za pet tisoč, leta 1900 pa kaže statistika že 24.601 prebivavca; a danes 82.287 prebivavcev.

Kakor industrializacija pred 100 leti ni bila mogoča kljub razpoložljivemu kapitalu, tako so železniške delavnice povzročile prve zamatke v gospodarskem življenju Maribora in vnesle živahnejši pospešek in postavile ekonomsko osnovo za kasnejši razvoj industrije. Delavnice so sicer predstavljale s priseljenim uradništvom in strokovnim tujim delavstvom germanizacijsko postojanko, s katero naj bi pomagali graditi nemški most proti Jadrani. Toda prav takrat je že rasel v dobi narodnega prebujenja napreden, zdrav in zaveden delavski razred, ki je ostal zvest narodnim tradicijam. Fronta proti germanizacijskim težnjam se je močno okrepila in tudi vzdržala do konca prve svetovne vojne. Maribor naj se zaveda, da so mu prinesle železniške naprave razevet in blagostanje.²⁵

Izgradnja koroške proge je bila porazdeljena na več gradbenih delnic. Na posameznih odsekih srečamo gradbene inženirje, ki

smo jih opazili v vodstvu na drugih progah. Med temi so se udeležili gradnje tudi domačini iz Koroške, Štajerske in Kranjske. Gradbena direkcija bi rada dovršila in izročila progo javnemu prometu že v drugi polovici leta 1862. Toda ta načrt se je spričo ovir privatnih podjetnikov in tudi oblasti izjalovil. Kljub temu je vozila prva lokomotiva dne 13. novembra 1862 med Mariborom in Vuzenico. Šele naslednjega leta so napovedali za 31. maj oficialen otvoritveni vlak med Mariborom in Celovcem, ki naj bi prevozil 126,5 km dolgo progo. Toda neurje, ki je nastalo prav v tem času, je poškodovalo progo na več mestih. Vožnja ni bila varna. Prekiniti so morali prvo vožnjo, odpovedati vse priprave za slavnostni sprejem povabljenih ministrov in gostov, ki so se le s težavo vrnil v Maribor.

Dne 30. maja 1864 so dogotovili preostali del proge Celovec—Beljak v dolžini 38,6 km, ki so ga začeli graditi spomladi leta 1862.²⁶

Priznajmo in zavedajmo se, da so železniške delavnice oživele sedanjo štajersko metropolo. Predvsem so služile skupnosti za vzdrževanje železniških vozil vseh vrst. Leta 1866 pa so prevzele tudi dolžnosti čuvarja avstrijskega srebrnega zaklada, ki so ga prepeljali v strahu pred Nemci iz Češke v mariborske delavnice, kjer ga je varoval en bataljon vajakov-lovcev.

Proga Maribor—Beljak s kasnejšim podaljškom in priključkom na brenersko progo Kufstein—Ala (Verona) je prinesla mnogim izredne dobičke, nekaterim pa se je sreča zamerila in so pri špekulaciji s posestvi izgubili vse premoženje. Omenil bi še, da je bila vsa navedena proga zgrajena kot glavna proga II. reda. Pred prvo svetovno vojno sta vozila v sezonski dobi po dva para brzih vlakov. Z brzimi tovornimi vlaki so prevažali predvsem tranzitno robo, ogrske žitarice. Te so prihajale kot vozovne pošiljke s področja bivše madžarske državne polovice. Dokaj vagonov pa so nakladali iz skladišč v Mariboru, kjer je bila roba začasno deponirana.²⁷ Potniški promet je bil vedno dokaj živahen. Proga teče mimo lepih naravnih točk: Klopinsko in Vrbsko jezero poleg drugih letoviških krajev. Prvotno je vozil od 15. novembra otvoritvenega leta samo en par potniških vlakov. Iz Celovca z odhodom ob 13. uri 10 minut je prispel v Maribor ob 18. uri 31 minut. Ta vlak je imel zveze proti Dunaju in dospel na cilj naslednje jutro ob 5. uri 17 minut. Tudi zveza proti jugu je obstajala. Vlak z odhodom iz Maribora je bil naslednji dan ob 8. uri 20 minut v Trstu.²⁸

Po končani svetovni vojni leta 1918 je koroška proga izgubila značaj tranzitne železnice. Vzrok temu so bile novo začrtane državne meje na zahodu. Proga je povsem lokalna. Varnostne naprave, kolikor so bile v posameznih postajah, so demontirali in uporabili na prometno se razvijajoči progi Zidani most—Zagreb.²⁹

OPOMBE

1. J. Mal: Zgodovina slovenskega naroda str. 547-550. — 2. Carinthia št. 7 z dne 31. VII. 1841. — 3. Planinski vestnik (1913-1919), Janez Koprivnik, založilo Sokolsko društvo Maribor 1923 — 4. Iv. Mohorič, Industrializacija Mežiške doline, str. 249. — 5. Ibidem kakor pod 4, str. 247. — 6. Geschichte der Eisenbahnen der öst. ung. Monarchie, zvezek II/I str. 295. — 7. Carinthia št. 12 od 19. marca 1842. — 8. Geschichte der Eisenbahnen zvezek II/I stran 259. — 9. kakor pod točko 4: Borba za železniško zvezo, str. 257. — 10. Carinthia št. 12/1842. — 11. Kronika slov.

mest, letnik III, št. 3-1936. — 12. Geschichte der Eisenbahnen zvezek I/I str. 355. — 13. Kakor pod t. 10 str. 50-53. 14. kakor pod točko 11 str. 335-356. — 15. Kakor pod točko 13 str. 315/316. — 16. Kakor zap. št. 13 str. 356. — 17. Drž. arhiv Ljubljana, fasc. 1/1855-5 št. 17: Vortag des Präsidenten J. Scheliessnigg über die Frage, was die Handels-und Gewerbekammer Kärntens nach allerhöchsten Genehmigung des Eisenbahnnetzes des neuen Concessionsgesetzes zu thun habe — 18. Kärntens gewerbliche Wirtschaft von der Vorzeit bis zur Gegenwart; herausgegeben von der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Kärnten, 1950, str. 462. — 19. kakor pod št. 7, stran 356. — 20. Laibacher Zeitung št. 165, dne 23. julija 1857. — 21. Kakor pod 18, str. 356/357. — 22. Kakor pod točko 4 str. 251/257. — 23. Isti vir kakor pod 11 str. 412/413. — 24. Die Staatsbahn von Wien bis Triest von August Mandl, str. 186. — 25. Gospodarski razvoj Maribora, društvo ekonomistov Maribor 1956 str. 15/25. — 26. Ibidem kakor pod točko 22 str. 411/412. — 27. Zapiski in spomini pisca tega članka. — 28. Isti vir kakor pod točko št. 17. str. 462. — 29. Zapiski pisca tega članka.

OB 150-LETNICI VOJNIH OPERACIJ 1813—1814 V MEJAH ILIRSKIH PROVINC

FERDINAND TANCIK

Pred 150 leti sta morali ilirska in italijanska vojaška sila zaradi premoči avstrijske vojske zapustiti tisti del jugoslovanskega ozemlja, ki ga je obsegala država 7 ilirskih provinc. Tako je Avstrija likvidirala to Napoleonovo državno tvorbo, ki je Franciji omogočala trgovino z vzhodom. Avstriji zapirala vzhodnoalpske prehode in ji onemogočala dohod k morju, bila najvzhodnejši protiangleški blokadni člen v Sredozemlju in krepila francoski politični pritisk na Turčijo in Rusijo.

Napoleonove težnje po francoski hegemoniji nad evropskimi državami v začetku XIX. stoletja so povzročile 1812 francosko-rusko vojno, ki je na zasneženih ruskih poljanah zasenčila dotedanje vojne uspehe vrhovnega poveljnika Velike armade in povzročila razpad njegove politične ureditve Evrope. Po porazu francoskega cesarja v Rusiji so tudi drugi pokorjeni evropski narodi pričeli uresničevati svoje težnje po neodvisnosti. Narodno prebujenje je zajelo zlasti Nemčijo in Italijo. Iz teh stremljenj je nastala šesta evropska koalicija, v kateri so bile včlanjene Anglija, Rusija, Prusija, Švedska, Španija in Portugalska. Bloku evropskih držav s protifrancoskim političnim programom se ni pridružila Avstrija, ker se je njen cesar Franc I. zavedal sorodstvenih vezi z Napoleonovim dvorom in je hotel ohraniti dediščino velikega francoskega cesarstva svojemu vnuku in sinu Napoleona in Marije Luise. Avstrija tudi ni želela popolnega poraza francoskih

oboroženih sil že zato, da se ne bi mogla okrečiti Prusija. Metternichu je pa pomenil Napoleon tudi branik proti anarhiji, ki naj bi varoval Evropo pred revolucijami. Avstrijska diplomacija je hkrati upala, da bo Napoleon povrnil Avstriji vsaj del ozemelj, ki jih je zavojeval v prejšnjih vojnah, za njeno pomoč in nevtralnost. Zato je junija 1813 Metternich postal posrednik med Napoleonom in koalicijskimi vojnimi silami. Ker so bila njegova pogajanja brezuspešna, je 10. avgusta 1813 h koaliciji pristopila tudi Avstrija in napovedala Franciji vojno.

Tedanji guverner Ilirskih provinc (Les Provinces Illyriennes), otrantski vojvoda Joseph Fouché, ki je sledil Henriju Bertrandu in Junotu, je prevzel tudi ilirsko vojno organizacijo, ki jo je ustvaril prvi ilirski guverner Auguste Marmont.

Marmont je obdržal krajiško vojno organizacijo in obnovil 1. liški, 2. otoški, 3. ogulinski, 4. slunjski, 5. prvi banski in 6. drugi banski krajiški graničarski polk. Oba ban-