

Pregled umikanja in inačic železniških prog na ormoškem območju pred letom 1860 in letom 1924

Avtorja v prispevku predstavita potek zgrajenih železniških prog na ormoškem območju in raziskavo umikanja in inačic železniških prog pred letom 1860, ko je Ormož prvič dobil železniško povezavo, in letom 1924, ko se je Ormož z železnico povezal v smeri Ljutomer–Gornja Radgona–Murska Sobota.

Uvod

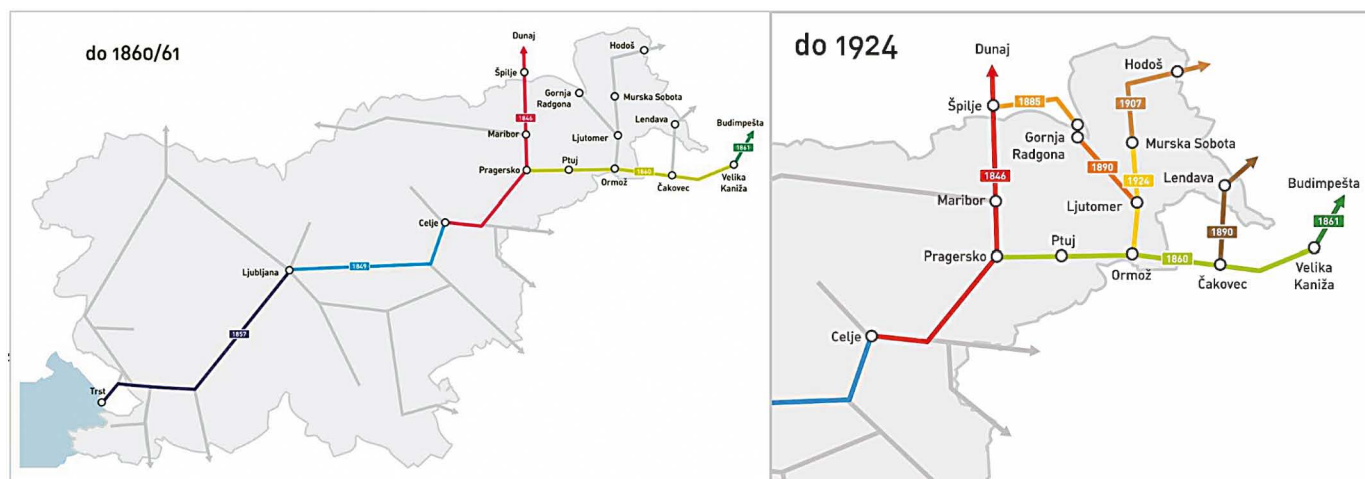
Besedno zvezo »umikanje in inačice« je uporabil avtor Jože Jenko v knjigi Svet med Muro in Dravo, ki je bila izdana leta 1968 ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru 1868–1968, in sicer v prispevku z naslovom Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju, stran 600–603.

Gre za variante železniških prog, ki so se preučevale kot možne za gradnjo ali pa so se pojavljale kot predlogi takratnih mest, krajev, občin, zainteresiranih uporabnikov itd.

V prispevku je ormoško območje obravnavano drugače, kot so geografske meje, zaradi povezanosti omrežja železniških prog in tudi zaradi jasnejšega razumevanja.

Potek zgrajenih železniških prog na ormoškem območju

Na ormoškem območju so trenutno naslednje železniške proge: Pragersko – Ptuj – Ormož – Središče – Čakovec – Kotoriba – Velika Kaniža – Budimpešta, Ormož – Ivanjkovci – Ljutomer – Murska Sobota – Hodoš – Budimpešta.



¹ Železniške proge in povezave na ormoškem območju in širše z navedbo letnice gradnje posameznih prog.³

Prva navedena železniška proga na relaciji Pragersko–Ptuj–Ormož–Središče–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža je bila predana v obratovanje leta 1860 (uradna slavnostna prireditev 24. aprila 1860) in leta 1861 (uradna slavnostna prireditev 1. aprila 1861) še do Budimpešte. Pomembno dejstvo za to železniško progo skozi Ormož je, da je bila zgrajena že tri leta po prvi železniški povezavi na sedanjem slovenskem ozemlju oz. po povezavi dveh bogatih trgovskih centrov Dunaj in Trst. Že naslednje leto je bila povezava še s tretjim bogatim trgovskim

¹ Mag. Franc Zemljič, Društvo za ohranjanje dediščine Prleški železničar, Podgorci.

² Ciril Meško, Društvo za ohranjanje dediščine Prleški železničar, Podgorci.

³ Vir: <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13.html>

centrom Budimpešto.

Druga navedena železniška proga na relaciji Ormož–Ivanjkovci–Ljutomer–Murska Sobota pa je bila predana v obratovanje leta 1924 (uradna slavnostna prireditev je bila 22. novembra 1924);⁴ železniška proga Ljutomer–Radgona je bila predana v obratovanje že leta 1890, železniška proga Murska Sobota–Hodoš–Budimpešta pa leta 1907.⁵

Pomembno dejstvo za železniško progo Ormož–Ljutomer je, da se je prvič omenjala že okoli leta 1860.⁶

Umikanje in inačice železniških prog na ormoškem območju

Železniška proga Pragersko–Ptuj–Ormož–Središče–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža–Budimpešta

Pobudo za gradnjo proge z zahodne Madžarske preko vzhodnega območja Štajerske z zvezo v Špilju na dvotirno magistralo Mürzzuschlag–Graz–Celovec, ki je tekla že od 2. junija 1846, je dalo mesto Velika Kaniža in izvira iz leta 1850. Mestni občinski odbor in okoliška naselja so sklenili pogodbo, da železnici potrebna zemljišča podarijo, če bo proga speljana v Kanižo ali vsaj neposredno mimo nje.⁷

Spomladi 1853 je mesto Velika Kaniža predlagalo vladi, da se priključi nova železnica glavni progi v Špilju, ki bo vodila preko Lendave, Murske Sobote in Radgone.⁸

Leta 1854 je takratna vlada s koncesijskim zakonom, izdanim 14. septembra 1854, predpisala program, ki je predvideval okoli 10.000⁹ novih prog.¹⁰

»Permanentna centralna utrditvena komisija«¹¹ je 10. novembra 1854 v uradnem listu Wiener Zeitung razglasila program za gradnjo železniškega omrežja v obeh državnih polovicah. Med 32 progami so bili nekateri projekti predvideni tudi na naših tleh oziroma v neposredni okolici, kjer bi se pač izplačalo. Med njimi tudi Velika Kaniža – Maribor.¹²

Gledano po zračni liniji, Velika Kaniža–Lendava–Murska Sobota–Radgona–Špilje ali Velika Kaniža–Maribor, ormoškega območja ni na tej liniji, zato je kazalo, da proge na ormoškem območju ne bo.

Toda 25. avgusta 1856¹³ je pristojni minister Toggenburg pristal na novo ustanovljenem komiteju, da ta gradi in upravlja promet na progi Budimpešta – Velika Kaniža s priključkom na glavno dvotirno magistralo v Poljčanah.¹⁴

Železniško progo so načrtovali po smeri, kjer naj bi pred tem že tekla tudi rimska cesta (začetni načrti meščanov Velike Kaniže, Soprona, Szombathelya in drugih). Zanimali pa so se za smer prihodnje železnice, ki naj bi tekla

4 Zaslediti je več različnih datumov, tudi 23. november. Razlike v datumah se pojavljajo predvsem zaradi zapisa različnih dogodkov – odvisno, ali gre za uradno slavnostno prireditev ali pa za redno obratovanje prometa vlakov, ki se je običajno začelo šele naslednji dan po uradni slavnostni prireditvi.

5 Sto godina železnica Jugoslavije, 1849–1949.

6 Jože Jenko, 1968, stran 617.

7 Jože Jenko, 1968, stran 595.

8 Jože Jenko, 1968, stran 595.

9 Leta 1854 je bilo zgrajenih 1.433 km avstrijskih železnic, od tega je bilo 994 km državnih. Jože Jenko, 1968, stran 593.

10 Jože Jenko, 1968, stran 593.

11 Permanentna centralna utrditvena komisija je bila ustanovljena leta 1850.

12 Jože Jenko, 1968, stran 594.

13 Z odlokom št. 3226, dne 26. avgusta, Ministrstva za trgovino, obrt in javna dela je cesar podelil 41 grofom in raznim plemenitašem poleg običajne koncesije še nadaljnje ugodnosti in pravice v obliki trajnega in dokončnega dovoljenja zgraditi in upravljati promet na progah: Budimpešta–Velika Kaniža s priključkom na dvotirno progo Dunaj–Trst v Poljčanah. Jože Jenko, 1968, stran 594.

14 Jože Jenko, 1968, stran 595.

mimo Čakovca, Središča, Ormoža in Ptuja.¹⁵

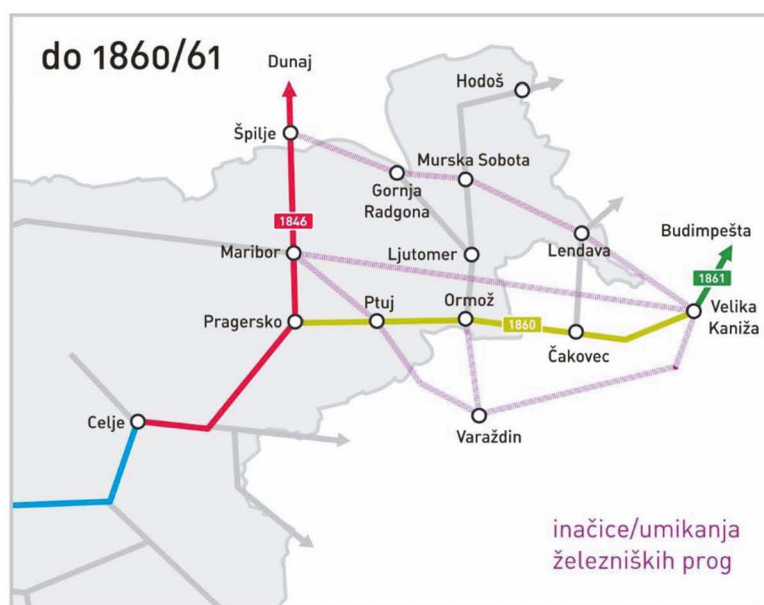
Ko so Varaždinci zvedeli za ta načrt, so si prizadevali, da bi proga tekla mimo bogatega in trgovsko razvitega njihovega mesta. Edino pravilno bi bilo položiti progo iz Vel. Kaniže mimo Preloga, Varaždina, Zavrča, Borla do Ptuja in dalje v Maribor.

Predlagana trasa je za gradnjo ugodna na liniji Velika Kaniža preko Mura-Keresztúra, Kotoribe, Draškovca, Preloga, Totovca in Varaždina, kjer ni nobenih ovir. Tudi v nadaljevanju proti Zavrču ni izrednih težav, veliko prednost pa ima ta smer v tem, da je krajša od ormoške. Edina ovira je most pod Borlom. Od Ptuja do Maribora bo šlo gladko.¹⁶

Posebna komisija je pregledala teren med Varaždinom in Vinico. Proučila je tudi možnost podaljšanja proge Varaždin–Osijek preko Vinice v Ormož in Ptuj.

Za železniško progo na relaciji Pragersko – Ptuj – Ormož – Središče – Čakovec – Kotoriba – Velika Kaniža–Budimpešta so bili umikanja in inačice naslednji:

- Velika Kaniža – Lendava – Murska Sobota – Radgona – Špilje,
- Velika Kaniža – Maribor,
- Velika Kaniža – Mura - Keresztúr – Kotoriba – Draškovec – Prelog – Totovec – Varaždin – Zavrč Borl – Ptuj – Maribor z vejo Varaždin – Ormož.



Umikanje in inačica železniške proge Pragersko – Ptuj – Ormož – Središče – Čakovec – Kotoriba – Velika Kaniža – Budimpešta.

Železniška proga Ormož – Ivanjkovci – Ljutomer – Murska Sobota

Prvič se ta proga (op. a., Ormož–Ljutomer) omenja že okoli leta 1860.¹⁷

Trasa naj bi bila položena po ivanjkovski dolini, ki je naravna posredovalka prometa med spodnjim Dravskim poljem in Hrvaško na južnem delu ter med Murskim in Ljutomerskim poljem v severnem delu. Tekla naj bi naj preko gričev in vrhov desno od Žerovinskega ribnika, po tako imenovanih Kačjih grabah. Prav v tem predelu so merili železnico Dunaj–Novi (op. a., Bosanski Novi, smer Split), ki naj bi potekala mimo Radgone, Ljutomera in Ivanjkovcev.

Od tod dalje so jo usmerjali v Ormož, kjer bi se priključila progi Pragersko–Budimpešta. Dolina nima enotnega imena in tudi potok je brez naziva vse do Pušencev pri Ormožu, kjer se nekoliko nižje izliva v Dravo pod oznako Žabjak.¹⁸

Poleg Ivanjkovske dolinice so hoteli izrabiti za polaganje železniške variante tudi širšo in za takšne namene ugodnejšo dolino, ki leži vzhodno. Tu je naselje Slančja ves, dobre pol ure od Jeruzalema, ki vodi v globoki v »Babji klanec«; med Svetinjami in Miklavžem pri Ormožu pa leži obširna brebrovniška občina. Za visokim Strmcem je

15 Jože Jenko, 1968, stran 600.

16 Jože Jenko, 1968, stran 600–601, 603.

17 Jože Jenko, 1968, stran 617.

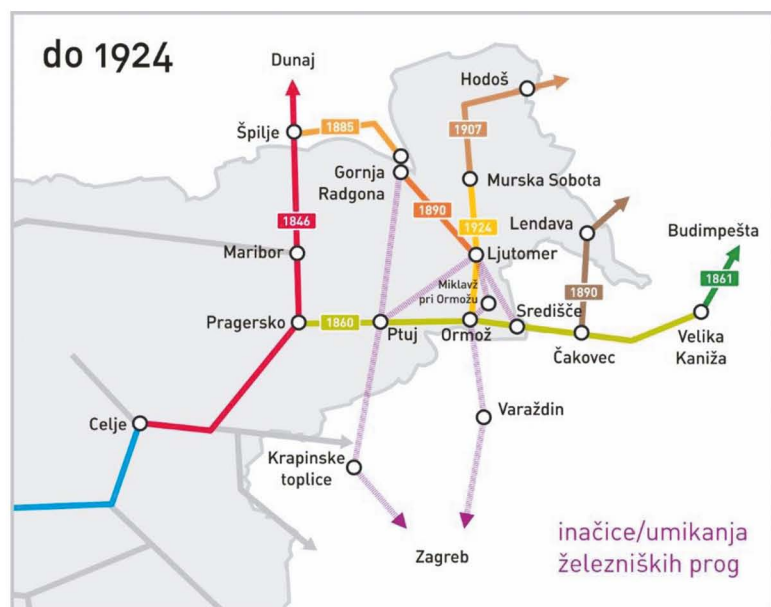
18 Jože Jenko, 1968, stran 617–618.

speljana cesta, ki povezuje Ljutomer– Središče. Tu so nekoč, pred dobrimi sto leti (oz. leta 2019, ko je pisan ta prispevek pred sto petdesetimi leti), merili progo Dunaj–Novi (op. a. Bosanski Novi, smer Split), ki bi v Središču ali Čakovcu križala štajersko magistralo Pragersko–Budimpešta.¹⁹

Nato pa viri o tej železnici več desetletij molčijo. Dne 6. julija 1903 so se »zbudile« občine Mihalovci, Lahonci, Žerovinci, Veličane, Runeč, Kmetijsko društvo Lešnica in okolica, Župnijski urad Svetinje, Občinski urad Koračice, Župnijski urad Tomaž, Skupna obrtna zadruga, Svetinjski krajevni svet in mnogi posestniki iz ormoške okolice ter zaprosili namestništvo v Gradcu (sklicevali so se na vsebinsko enako vlogo iz leta 1902), da bi se uresničila večdesetletna želja po gradnji železnice Dunaj – Dunajsko Novo mesto – Aspang – Hartberg – Gleichenberg – Radgona – Ljutomer – Ormož – Varaždin – Križ – Novi (bosanski) – Split v Dalmaciji. V prošnji je bilo tudi poudarjeno, da bi bila proga, ki bi tekla mimo Žerovincev, Ivanjkovcev in Libanje, najkrajša in najugodnejša zveza z železnico Budimpešta – Pragersko tudi brez tehničnih ovir.

Za železniško progo na relaciji Ormož–Ivanjkovci–Ljutomer–Murska Sobota je zaslediti naslednja umikanja in inačice:

- Slenčja ves, Miklavž pri Ormožu,
- Ljutomer–Središče,
- Murska Sobota – Ljutomer–Ptuj,
- Ormož–Varaždin – Zagreb,
- Radgona–Ptuj–Krapinske Toplice–Zagreb–Novi (op. a., Bosanski Novi, smer Split–Knin.



Umikanje in inačica železniške proge Ormož–Ivanjkovci–Ljutomer–Murska Sobota.

Priložnost za raziskovanje in zapisovanje ormoške preteklosti in ohranjanje tehnične kulturne dediščine ter promocijo

Železniške proge na ormoškem območju nam omogočajo možnost za raziskovanje in zapisovanje ormoške preteklosti, ohranjanje tehnične kulturne dediščine in priložnost za promocijo.

ZBIRKA ŽELEZNIŠKE DEDIŠČINE – MUZEJ NA STANICI, OSLUŠEVCI

Društvo za ohranjanje dediščine Prleški železničar se ponosa s skrbno obnovljenim vagonom iz daljnega leta 1926. V njem smo

postavili na ogled zbirko predmetov, povezanih z železnico. Vagon je preurejen kot postaja v malem, kjer so potniška blagajna, čakalnica, prometni urad in skladišče. Dodana vrednost našemu Učnemu centru železniške dediščine na Stanici v Osluševcih je pred kratkim prispela lokomotiva DHL 200A, ki predstavlja izjemen eksponat železniške dediščine. Z lokomotivo so se nam uresničile velike sanje.

¹⁹ Jože Jenko, 1968, stran 617–618.



Lokomotiva DHL 200A, Foto: Zdravko Munda

Povzetek

Ormož oz. ormoško območje je leta 1860 prvič dobil železniško povezavo in leta 1924 še povezavo Ljutomer, Gornja Radgona in Murska Sobota. Kot možne za gradnjo so se preučevale mnoge variante železniških prog, prav tako so se pojavljali mnogi predlogi (t. i. umikanje in inačice).

Železniške proge na ormoškem območju nam nudijo tudi priložnost za promocijo, predvsem z delovanjem Društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar Osluševci z zbirko železniške dediščine – Muzej na Stanici.

Ključne besede

umikanje in inačice železniških prog, zgrajene železniške proge, Ormož

Viri

Arhiv Društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar, Osluševci 48, 2273 Podgorci.

Sto godina železnica Jugoslavije, 1849–1949.

Jože Jenko, Svet med Muro in Dravo, Ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru 1868–1968, Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju, Založba obzorja Maribor, 1968, stran 589–626.

Spletni vir

<http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13.html>