

Lj. Karamanu so freske še iz XIV. stoletja. (O umjetnosti srednjeg vijeka u Hrvatskoj i Slavoniji, Historijski zbornik I, Zagreb 1948, str. 108.) — 50. W. Frodl, Die gotische Wandmalerei in Kärnten, Celovec 1944, str. 118. — 51. Bolj zapleteno »teološko« razlago, ki pa v glavnem pove isto, je podal slikar T. Melicher v članku P. Grueberja, Die Kirche am Radsberge in Kärnten, MDZK NF XXVII, 1901, str. 151. — 52. Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens, Band IV, Berlin—Leipzig 1931—32, str. 243. — 53. V. Möderndorfer, Koroške narodne pripovedke, Celje 1946,

str. 119. — 54. Ikonografski kompleks slike »Svete Nedelje« v Crngrobu, Razprave filozofsko-filološko-historičnega razreda SAZU II, str. 453. — 55. M. Rupel, Slovenski protestantski pisci, Ljubljana 1934, str. 125. — 56. J. Gruden, Cerkevne razmere med Slovenci v 15. stoletju in ustanovitev ljubljanske škofije, Ljubljana 1908, str. 50 sq. — Prim. tudi: J. Mal, Stara Ljubljana in njeni ljudje, Ljubljana 1957, str. 38 sq. — 57. »Eksemplarske bukve is slovenskiga rokopa prepisane od Miha Turšič(?) v Cirknici 1865«. Podoba 15. — Rokopis je v zasebni lasti v Ljubljani.

OB STOLETNICI PROGE PRAGERSKO—KOTORIBA (—VELIKA KANIŽA—BUDIMPEŠTA)

JOZE JENKO

UVOD

Načrtovanja in graditve železnic v avstro-ogrski monarhiji nam kažejo verno sliko vsakokratnega gospodarskega, finančnega in političnega položaja ter mednarodnih dogodkov. Prav zato zasledimo od prvega začetka nastajanja železniških prog pa do razpada te srednjeevropske države v letu 1918 posamezne dobe, ki označujejo način in veličino razvoja teh prometnih poti. Toda časovni predeli, ki zamenjujejo drug drugega, so v osnovi popolnoma različni.

V začetku gradenj (1831—1841) so železnice pretežno gradili le privatniki. Tako je obstajalo na koncu navedene dobe železniško omrežje 473 km; od tega je zgradila država komaj 95 km.¹

Po cesarski naredbi z dne 23. decembra 1841 je bilo odrejeno, da gradi odslej železniške proge država sama ter izda posameznikom izjemna dovoljenja za določene trase.² V zvezi s tako odločitvijo je država gradila v raznih pokrajinah gospodarsko potrebne proge, pri nas n. pr. južno železnico preko Celja do Jadrana. Toda ta naredba ni pribito držala. »Zakon o železnicah«, ki je bil izdan dne 16. novembra 1851, je že predvideval nekaj olajšav, prepustil iniciativo tudi privatnikom ter možnost njihovega udejstvovanja pri gradnji železniških prog.

Doba gradnje samo državnih železnic je trajala do 14. septembra 1854, ko je izšel koncesijski zakon. Ta je dovolil načelen povratek zasebne pobude z navodilom, da morajo železnice ustrezati gospodarskim potrebam. Toda zasebni posamezniki in tudi zasebne družbe so se le malo zanimale za nastavljeno vabo. Nasprotno pa je državna uprava finančno povsem onemogla, kajti v dobi šestih let (1848—1854) je narastel državni primanjkljaj na 315,5 milijona konvencijskih goldinarjev.³ Toda širjenje železniškega omrežja v sosednih državah je močno ogrožalo avstrijski tranzitni promet, ki bi ga mogle ločiti tuje železniške uprave s siste-

matično urejenimi zvezami. Zato je bilo potrebno nuditi privatnemu sektorju vse mogoče olajšave pri načrtovanju in gradnji katere koli nove železniške trase.

Ob izdaji koncesijskega zakona je znašala dolžina obstoječih avstrijskih železnic 1433 kilometrov; od tega je bilo komaj 994 km državnih.⁴ Toda graditi nove zveze je bila glavna naloga trgovinskega ministra Brucka. Po njegovih načrtih je bila nujna potreba vzpostaviti kulturne in gospodarske stike po vsej državi. Zadal si je nalogo dokončati važno dvotirno progo do Trsta ter spopolniti obstoječe omrežje na Češkem, v severnih italijanskih provincah in tudi na Ogrskem. Toda kje vzeti denar? Kajti najtežavnejša je bila v prvem deceniju vladanja cesarja Franca Jožefa I. ureditev financ. Te bi bilo mogoče sanirati le s sodelovanjem vsega prebivalstva, ki pa ni bilo naklonjeno vladnim nameram. Celo narodna banka je spomladi leta 1848 ukinila izplačevanje suhega denarja. V Italiji so si vojaški poveljniki pomagali z rekviriranjem denarja in drugih vrednosti, z zaplenitvijo premoženja in diktiranjem denarnih kazni. Enaka sredstva so vpeljali tudi na Madžarskem, kjer so potrebovali za dosego miru in reda ogromne vsote. Denar pa je bil v rokah židovskih bank, ki so bile med ljudstvom brezmejno osovražene tako, da so si mnogi rešili življenje le z begom. Država je reorganizirala finančni in davčni sistem, ki naj bi omilil položaj in prinesel rešitev. Razkošnost na dvoru, vojaška pripravljenost in nova vpeljava orožništva so zahtevale denar, denar in zopet denar. Leta 1852 se je država zadolžila z Rotschildovim posredovanjem za 116 milijonov goldinarjev. Istočasno sta posodila Frankfurt in London vsak po 55 milijonov goldinarjev. Naslednje leto dvignjeno posojilo je porabila državna uprava za kritje tekočih potreb in za stalno naraščajoči proračunski primanjkljaj. V dobi petih let, to je od 1849—1854 je znašalo posojilo 365 milijonov goldinarjev. Razni

sporazumi med vlado in narodno banko niso prinesli finančnega zboljšanja. Ponovna posojila v Parizu in Londonu so bila komaj kaplja v morje. Pod največjim pritiskom je prebivalstvo podpisalo nad pol milijarde goldinarjev ljudskega posojila. Toda od tega denarja je prevzela eno tretjino narodna banka.⁵ Kajti samo vojni stroški so narasli v letu 1855 na 257 milijonov. Posledica tega je bil primanjkljaj 238 milijonov goldinarjev.

Avstro-ogrska država je bila prisiljena, da je začela prodajati raznim privatnim družbam že zgrajene železniške proge. Tako predidemo v novo obdobje že obstoječih in gradečih se železnic. Trajalo je v presledkih od 1. januarja 1855 pa do 23. septembra 1858, ko so družabniki-koncesionarji, finančni in trgovski minister podpisali pogodbo za prevzem državne južne železnice Dunaj—Trst z vsemi stranskimi progami.⁶

Najprvo je kupila pariška akcijska družba »Société générale du crédit mobilier« za 200 milijonov frankov severno na Češkem in jugovzhodno državno železnico na Madžarskem s pripadajočimi posestvi in gozdovi v izmeri ca. 120.000 ha zemlje, zgradb in rudnikov v Banatu. Pridobljene železnice so vodili pod naslovom »C. kr. priv. družba avstrijske državne železnice« oziroma s kratico »Steg«.⁷

V severni Italiji je obstajalo železniško omrežje v dolžini 402 km brez medsebojne zveze med posameznimi progami. Prav zato so bile te železnice pasivne. Zadolženi avstrijski upravi je bila vseh ponudba kreditnega zavoda za trgovino in obrt, da odkupi obstoječe proge ter jih poveže v medsebojno celoto. Ta inozemski zavod je izplačal zahtevano vsoto v znesku 100 milijonov avstrijskih lir = 55.555 milijonov konvencijskih goldinarjev s plačilnimi olajšavami. Tako je bila prodana kot druga skupina železnic dne 14. marca 1856 ter so jo vodili kot »akcijsko družbo lombardijsko-benečanskih železnic«.⁸

Kod zadnje in najvažnejše omrežje je prišla v nakup glavna proga Dunaj—Trst s priključenimi železnicami, državna proga Inomost—Kufstein v severni Tirolski, proga Verona—Bozen v severni Italiji oziroma v južni Tirolski. Po kupni pogodbi je moral kupec zvezati navedene proge z lombardijsko-benečanskimi železnicami ter dokončati koroško progo (Maribor—Beljak), hrvaško progo (Zidani most—Zagreb z odcepom do Karlovca in Siska) ter progo Pragersko—Kotoriba—Velika Kaniža—Budimpešta. Kupni znesek je bil 100 milijonov goldinarjev avstrijske veljave in se je odplačeval v obrokih skozi več let.⁹

PRIPRAVE ZA GRADNJO PROGE
PRAGERSKO—KOTORIBA

Za razumevanje predzgodovine proge Pragersko—Velika Kaniža—Budimpešta je potrebno, da poznamo razmere prvih treh dob v zgodovini edinstvenih dogodkov, ki so se dogajali v času od leta 1850 do 1860. Prav zato sem sestavil prednje odstavke in skušal orisati razmere, v katerih se je spočela zamisel in dogradila ta tako važna proga.

Prvo pobudo za gradnjo proge iz zahodne Madžarske preko Štajerske z zvezo v Špilju na glavno dvotirno progo Mürrzusschlag—Gradec—Celje, zgotovljeno 2. junija 1846, je dalo mesto Velika Kaniža že leta 1850. Mestni občinski odbor je sklenil sporazumno z okoliškimi naselji, da odstopijo v primeru, če bi tekla železnica iz mesta, vanj ali mimo njega, zastonj potreben svet za vse naprave. Razen tega so trgovci mestnega okrožja bili pripravljeni državi dobaviti les, opeko in še drug gradbeni material po najnižjih lastnih cenah. Marca 1853 je mesto predlagalo vladi, da se priključi nova železnica glavni progji v Špiljah preko Radgone, Murske Sobote in Lendave v Kanižo. Kjer koli bi speljali to zvezo, bi petični posestniki sledili zgledu mesta Kaniže in podprli gradnjo z vsemi sredstvi. To željo je vlada upoštevala v koncesijskem zakonu dne 14. septembra 1854. V načrtu obsežnega programa novih prog je bila predvidena tudi proga Velika Kaniža—Maribor. Ni trajalo dolgo in že se je pojavila družba z nalogo, da sporazumno s trgovskimi gremiji v Veliki Kaniži, Gradcu, Ptujju in Mariboru pospešuje gradnjo te proge in pridobiva mejaše bodoče železnice za izdatno podpiranje podjetja. Na sestanku vodečega odbora dne 26. in 27. avgusta 1855 v Gradcu so navzoči sklenili, da se trasira proga med Mariborom in Ptujem in ob obeh dravskih bregovih. Istočasno je trgovska in obrtna zbornica v Šopronju na Madžarskem priporočala, da se zvežeta mesti Šopronj in Velika Kaniža tako, kakor si jo je zamislila dunajsko-novomeška-šopronjska železniška družba. Spričo tega je ustanovilo 16. decembra istega leta pet ogrskih magnatov ustrezno železniško podjetje »Šopronj-Kaniža«. Toda predvidena zveza naj bi po mnenju zastopnika mesta Kamenec (Steinamanger) ne ostala lokalnega pomena, marveč ena glavnih prog, ki naj veže Dunaj preko Pečuha—Osijeka—Beograda s Carigradom. Prvotno je bila smer določena preko slovenske Štajerske. Vse se je navdušilo za to idejo. Izvoljen je bil 24-članski odbor z nalogo, da ustanovi akcijsko družbo, ki naj izvede ta načrt.

Prebivalstvo je z navdušenjem sprejelo ta projekt in zagotovilo vso pomoč. Razširjeni

ustanovni komite je pridobil za ta načrt dunajske, francoske in angleške kapitaliste, ki so nameravali po vsej južni in zahodni Ogrski zgraditi obsežno železniško omrežje.¹⁰

DRUŽBA
CESARJA FRANCA JOZEFA ORIENTALNA ŽELEZNICA

Do zdaj smo že dvakrat omenili koncesijski zakon. Nismo pa ga obravnavali in omenili njegove posledice za porast železniških prog. Državna blagajna je povsem omagala. Ta položaj so izrabili domači bogataši, prav posebno pa inozemske banke. Videli so potrebo in nujnost graditi železnice. Posamezne družbe so si izbirale tiste smeri in pota, ki so bila predvidoma najbolj rentabilna. Državni aparat se je obvezal že začete proge dokončati, graditi pa le tiste, za katere se ne bi potegovali privatniki.

Leta 1850 ustanovljena »permanentna centralna utrditvena komisija« je razglasila dne 10. nov. 1854 v uradnem listu načrt za gradnjo železniškega omrežja v dolžini ca. 10.000 kilometrov na območju cele monarhije. V tem omrežju so predvideli 3 glavne proge v smeri zahod-vzhod in enako število istega ranga smeri jug-sever. Vsaka linija bi morala povezati na svgji poti ne samo najvažnejša mesta, marveč tudi druge sosedne kraje. Načrt naj bi uresničili v 20 letih, gradbenih stroškov so predvideli ca. 400 milijonov goldinarjev, ki naj bi jih nudili privatniki. Tem je država zajamčila razne ugodnosti, predvsem pri nabavah gradbenih sredstev iz inozemstva.

Ker je ta program važen tudi za nas, hočem naštetati le tiste projekte, ki se tičejo naše zemlje. Med drugimi projekti so tile:

Velika Kaniža—Maribor,
Sv. Peter na Krasu (Pivka)—Reka,
Celovec—Maribor,
Celovec—Beljak—Videm (Udine) in
Velika Kaniža—Zagreb.¹¹

Trdi se, da je celotni načrt sestavil znani graditelj naših železnic ing. Ghega.¹²

Na podlagi tega razgлася so se začele zbirati razne bogate družbe z rodoljubnimi nazivi. Družba, ki se je zanimala za našo jubilantko, se je imenovala po namenu in smeri, kakor smo jo imenovali v odstavkovem naslovu.

KONCESIJA IN VARIANTE

Člani ustanovnega komiteja za jubilejno progo, ki ga je sestavljalo 41 grofov, baronov in kapitalistov mnogih narodnosti, so sprejeli od viteza Toggenburga, takratnega ministra za trgovino, obrt in javna dela, od cesarja podpisano odredbo št. 3226 z dne 26. avgusta 1856, ki jim da dokončno in trajno

dovoljenje za gradnjo in obratno opravljanje tehle prog:

- a) Dunaj—Šopronj—Velika Kaniža—Osijek;
- b) Uj—Szöny—Stuhlweissenburg—Osijek;
- c) Budimpešta—Velika Kaniža s priključkom na glavno progo v Poljčanah;
- č) Osijek—Zemun.

Ako bi pod a) in b) navedeni progi ne šli skozi Pečuh, potem bi se morala graditi posebna stranska proga, ki bi dosegla ta cilj. Družba je bila oproščena plačevanja polovice carine za material, ki bi prihajal za potrebe gradnje in obrata koncesioniranih prog.¹³

Dne 8. oktobra 1856 je cesar potrdil novo koncesijsko listino imensko spremenjeni in številčno zmanjšani družbi za gradnjo istih prog. Koncesija je veljala za dobo 90 let pričeni s 1. januarjem 1862. Z njo je država garantirala 5,2% za obresti in amortizacijo fiktivno porabljenega kapitala, ki pa ne sme presegati vsote 100 milijonov goldinarjev. Vse koncesionirane proge morajo biti gotove v desetih letih.¹⁴

Družbeni statuti so veljali od 14. februarja 1856 dalje. Za pridobitev potrebnega kapitala je bilo dovoljeno izdati za 60 milijonov delnic in zadolžnic.

Za vodjo je družba določila strokovnjaka, ki je glede na obsežnost načrta, razpolaganje denarnih sredstev in tehničnih pripomočkov predlagal, naj bi se istočasno ne gradile vse proge, marveč le posamezne, ki bi imele takoj zvezo z že obstoječimi železnicami in s tem tudi že večje dohodke. V tem smislu je bilo zaproseno, da se koncesija redigira.¹⁵

Trdi se pa tudi, da je bila družba le špekulativna korporacija, ki ni bila nikdar delniška, niti ni bila kdaj ustanovljena in ni imela nikakršne delniške glavnice. Ves inventar je sestavljalo nekaj kosov pohištva, raznih risb in načrtov ter neplasiliranih tiskanih delnic. Vse to »veliko« premoženje je prevzela južna železnica po sporazumu z dne 11. januarja 1858 za neznano ceno.¹⁶

V dobi 1856—1857 so gradbeniki trasirali proge v že dogovorjenih trasah. Le pri prvotno določeni liniji Maribor—Kaniža, ki naj bi imela priključek v Poljčanah, so ji določili kot izhodno točko v postaji Pragersko. Med Mariborom in Ptujem naj se eventualno gradi posebna proga.¹⁷ Te obveznosti je bila družba bodoče južne železnice kot pravna naslednica koroške proge oproščena in na podlagi koncesijske listine z dne 25. septembra 1859, ko je prevzela velik del na jugu in zahodu obstoječih državnih prog. Pač pa je družba privolila v tarifno olajšavo s tem, da je bila osnova v vsakem primeru le direkt-

na razdalja med Mariborom in Ptujem, čeprav so vlaki vozili na ovinku preko Pragerskega.¹⁸

Avstrijski polom v Italiji je tudi na južno železnico slabo vplival. Na mirovni konferenci leta 1866 je utemeljevala svoje želje in se ji je tudi posrečilo doseči izbris obveznosti za gradnjo stranskega krila iz Ptuja v Maribor. Kot odškodnino se je zavezala računati tarifo po zračni črti, kajti razdalja te relacije via Pragersko znaša 36 km, medtem ko je zračna pot za 11 km krajša. Ta razlika je vplivala tudi na kilometražo za vse vzhodno od Ptuja ležeče edinice ter je veljala do 1. oktobra 1925, ko naša jugoslovanska železniška uprava ni bila več vezana na dogovore in obveznosti bivše južne železnice.

Obstoječa ugodnost ni odtehtala zamudnega odklona preko Pragerskega. Že leta 1869 se je v Mariboru osnoval odbor z nalogo, da se zgradi med Mariborom in Ptujem neposredna železniška zveza. Aprila istega leta je vlada obvestila mariborski občinski odbor, da sta Janez Todain in Henry Francis Hewitt prosila za dovoljenje za tehnična predhodna dela bodoče železnice. Trgovinsko ministrstvo je z odlokom od 1. aprila 1869 prosilcem v smislu železniškega koncesijskega zakona z dne 14. septembra 1854 dovolilo šestmesečno trasiranje, a s pogojem, da po eventualni dograditvi proge pripada južni železnici po obstoječih dogovorih pravica za njen obrat, ker se na dveh koncih priključi na njene obstoječe proge (Maribor in Ptuj). Podvig prej omenjenih prosilcev je rodil prvi uspeh. Mariborski odbor je pričakoval rešitev vloge in odobrenje načrta, ki sta bila že decembra 1869 predložena resornemu ministru. Kot začetna točka 2,5 milje (19 km) dolge proge je bilo 5 km južno od Maribora ležeče naselje Bohova s končno in priključno edinico med Kidričevim in Hajdino. Predvidenih je bilo 869.647 goldinarjev gradbenih stroškov.

Uprava južne železnice pa je hotela preprečiti uresničenje te zamisli. Leta 1871 je zaprosila pri odločujočem ministrstvu za dovoljenje trasirati zvezno železnico med postajo Rače in takrat otvorjenim izogibališčem in sedaj obstoječim postajališčem-nakladiščem Strnišče. Ta zveza bi predstavljala nekoliko daljšo, a vendar za 7,5 km krajšo pot kakor čez Pragersko. Toda to vse je bila potegavščina in naši potniki so se morali zadovoljiti z zveznim lokom, zgrajenim dne 20. marca 1872 na Pragerskem, ki skrajša razdaljo med Mariborom in Ptujem za 2 km, ako vlak ne vozi v prehodno edinico Pragersko.¹⁹

Svet, kjer naj bi tekla vzhodnoštajerska proga od ogrske meje do Ptuja, je podrobno

preiskal Amadeus Demarteau. Na podlagi tega je bila leta 1857 trasa od ogrske meje do Ptuja odobrena.²⁰ S tem je propadla že prej omenjena zamisel mesta Velike Kaniže speljati progo proti Radgoni s priključkom v Špiljah.

Ko so Varaždinci zvedeli za ta načrt, so se potegovali, da bi proga tekla mimo bogatega in trgovsko razvitega njihovega mesta. Toda v tem primeru bi ostala proga ves čas od Ptuja dalje proti vzhodu na desnem bregu Drave ter nadaljevala pot pod Haložami mimo Borla in Zavrča po ravnini do Varaždina ter tekla mimo Perlaka, Kotoribe, Kereštura, do Velike Kaniže in dalje ob Blatnem jezeru do Budimpešte. Toda vpliv Velike Kaniže je bil odločnejši in odločilnejši tako, da se železnica tesno dotika Čakovca, Ormoža in Ptuja.²¹ Vendar moremo ugotoviti, da je manjkalo v Varaždinu sposobnih mož, pa tudi špekulantov, ki bi se zavzemali, da bi to mesto vključili v evropsko železniško omrežje. Paralela med Čakovcem in Varaždinom je govorila brezpogojno v prid položitve trase preko Varaždina. Terenskih težav na poti skozi Varaždin je bilo malo. Zato bi bilo treba zgraditi samo en most preko tega sektorja, medtem ko sta nastala v sedanji trasi dva. Z gradnjo mostu pri Zakanyju preko Drave je bil odvečen lesen most pri Drnju, ki je služil komaj 24 let (1870—1894). Razlike ne bi bilo nobene, toda vpliv Madžarov, posebno pa grofa Festetiča, veleposestnika v Medjimurju, je bil v absolutistični eri le premajhen. Izrastki Maceljske gore niso bili ovira. Vendar Varaždinci niso prerasli zagrebških mestnih očetov, ki niso hoteli dati svojih polj in travnikov, medtem ko je bil kolodvor za druge predaleč zunaj mesta.²²

Takoj po dovršenih pregledih terena so pričeli leta 1857 odkupovati potrebna zemljišča. Veleposestniki in občine so držali besedo in brezplačno odstopili za železniške potrebe odmerjeni svet. Trasa leži v ravnem in ugodnem terenu. Zamudna in dražja dela so bila obrežna zavarovanja pri Ormožu in mostova čez Dravo pri Ptuju in Muro vzhodno med našo obmejno postajo Kotoribo in Murskim Križiščem.

Dolgo vrsto kilometrov je dajala smer glavna rimska cesta, od katere se je odcepila med Humom in Presiko na desno še ena cesta, ki je šla od sedanjega središkega trga proti Čakovcu, kjer je pa najbrže krenila na levo in se nekje pri današnjem Murskem Središču, ob prehodu čez Muro združila s prvo; druga proga pa je nadaljevala po Medjimurju proti sedanji Kaniži v pokrajino Valerijo in dalje proti Osijeku. (Mursa.) Tej cesti po ravnem polju

je okoli Središča Drava deloma zatrla sled, deloma morda služi za podlago današnji veliki cesti. Imela pa je po priliki tisto smer kakor sedaj južna železnica do Kotoribe oziroma stranska proga od Čakovca proti Spodnji Lendavi.²⁴

ODLOČILNI DOGODKI
PRED ZACETKOM GRADNJE PROGE

Finančno stanje avstrijske uprave se je že toliko poslabšalo, da se je odločila prodati še poleg obeh tirolskih prog tudi dvotirno progo Dunaj—Trst z vsemi že dograjenimi priključnimi železnicami in komaj začeto progo Zidani most—Zagreb—Sisak z odcepom proti Karlovcu. To je bila že tretja prodajna oddaja prometnih naprav. Toda le pogojna, če prevzame vse proge samo ena družba, ki bi mogla izgraditi in končati omrežje v območju avstrijskih pokrajin na desnem bregu Donave. Zato je moralo takšno veliko podjetje pridobiti zase koncesijo družbe »Cesarja Franca Jožefa orientalna železnica« in »C. kr. priv. koroška proga«.

Finančni minister Bruck se je z vso vnemo prizadeval združiti razcepljena podjetja. Ta namera se mu je posrečila s podporo kapitalistov lombardijsko-benečanske družbe. Ustanovili so novo podjetje, v katerem so bili knez Ivan Adolf Schwarzenberg, Maks Egon Fürstenberg, zastopnik avstrijskega kreditnega zavoda za trgovino in obrt, A. S. pl. Rothschild v svojem in v imenu pariške in londonske hiše, Paulin Talabot in drugi. Navedeni konzorcij je bila osnova za pri nas do leta 1923 gospodujoče »Južne železnice«. Z družbo za koroško progo so se pogodili v septembru 1858; združitev z orientarno družbo pa se je posrečila po dolgih pogajanjih šele 10. novembra oziroma 11. decembra navedenega leta.²⁵

Zdaj šele je prevzela ustanovljena mednarodna družba, ki si je nadela do l. 1859 naslov ces. kr. priv. južno-državno-lombardijsko-benečansko in centralno-italijanska železniška družba vse navedene že zgrajene in še nedokončane proge. Poleg plačilnih pogojev je važno dejstvo, da se je družba obvezala zgraditi posamezne še načrtne in v gradnji nahajajoče se proge do obveznega termina. Za našo vzhodnoštajersko progo je bilo določeno leto 1861.²⁶

GRADNJA IN OTVORITEV
NOVE ŽELEZNIŠKE PROGE

Že 1. maja 1857 je bila odrejena in aktivirana gradbena sekcija za ustvaritev c. kr. priv. ces. Franca Jožefa orientalne železnice v mestu Ptuj, čeprav sta se trgovinski minister in najvišja vojna komanda sporazu-

mela šele 1. novembra istega leta za gradnjo proge Velika Kaniža preko Ptuja z zvezo na obstoječo glavno progo. Spričo tega srečamo prvokrat obhodno komisijo dne 27. novembra v predmestju Kaniže pod vodstvom komisarja mariborskega okrožja Štefana Klomšitza. Priprave so že toliko napredovale, da je bila dne 17. decembra zasajena prva lopata v neposredni okolici Ptuja nasproti bivšim opekarnam ob cesti Ptuj—Ljutomer. Istega dne je bilo odločeno, da se spoji nova proga z obstoječo dvotirno progo v Pragerskem namesto v Mariboru oziroma v Poljčanah.²⁷

Linijo bodoče proge so razdelili v tri gradbene sekcije, medtem ko je gradilo most pri Studenčicah poleg Ptuja in tudi oba mosta čez Muro na današnji državni meji podjetje Higersperger, Jochem in Kofler. Vsa dela na celem poteku pa je nadziral inšpektor Asimont s sedežem v Ptuj.

Gradbena sekcija Ptuj je obsegala progo Pragersko—Trgovišče pri Veliki Nedelji v dolžini 109.210 čevljev = 18.201 $\frac{4}{6}$ sežnja (1,9 m). Vodil jo je sekcijski inženir, ptujski rojak Thommen.

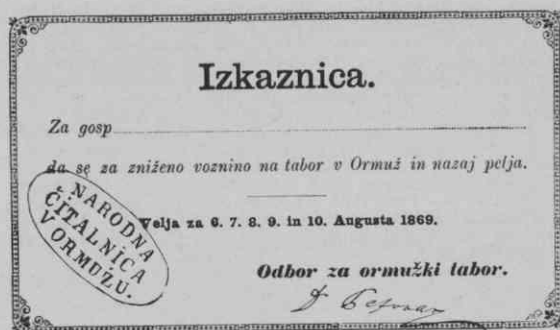
Prvo sekcijo so razdelili v tri delnice s takim obsegom:

1. Območje Pragersko—Breg pri Ptuj v dolžini 8.718,3 sežnja, ki jo je gradilo podjetje Deisi in Schwarz za 154.568 fl 10 kr. V postaji Pragersko so načrtovali poslopje z enim peronom in okretnico. Zemeljska dela in visoke stavbe je prevzelo podjetje Fröhlich za 12.785 fl 4 kr. Kasneje so še dogradili postajno zgradbo, vodno postajo, skladišče in remizo na celotni površini 16 oralov. Stroški so znašali 80.000 fl. Na tej delnici je načrtno zgradila 11 čuvajnic firma Kohl in Pfeffer za 22.970 fl.

2. Mostovi preko Studenčice na 16 kozah v predmestju Breg—Kaniža pri Ptuj levo potoka in nasip v dolžini 316,7 sežnja s 352.901,50 fl stroškov. Vsak posamezen mostič je bil 500 čevljev dolg in tehtal 500 starih stotov. Most čez Dravo meri 750 čevljev v teži 7.000 stotov. Mostovi so bili zgrajeni po ameriškem sistemu. Gornji ustroj na tej delnici je izvršila tvrdka Siegel in Matensen. Oba mostova in nasip so stali 716.835 fl 30 kr.

3. Ta delnica je obsegala svet od Kaniže pri Ptuj do Trgovišča pri Veliki Nedelji 9.166,7 sežnja. Gradnjo je prevzelo podjetje Bisták in Fröhlich za 499.217 fl 21 kr.

V tej delnici je najvažnejša edinica Ptuj, ki je stala na površini 18 oralov. Visoke gradbe je postavilo podjetje Wenzel in Baumann za 164.075 fl 44 kr. Obstajalo je postajno poslopje, vodna postaja, remiza z okret-



nico, vozovna kolnica, skladišče, 2 čuvajnici in delavnica. Ta pa je bila dokaj majhna, komaj s štirimi delavci, kakor nam poročajo viri.²⁸

Postaja Moškanjci je bila edinica tretjega reda analogno kakor edinici Središče in Kraljevec—Prelog. V postajah so predvidevali le postajno poslopje in skladišče z gradbenimi stroški 16.463 fl 37 kr.

Na tej delnici je bilo zgrajenih 11 čuvajnic po podjetju Kohl in Pfeffer z 22.970 fl izdatki.

Celotni gradbeni stroški vseh treh delnic so znašali 499.217 fl 21 kr.

Druga gradbena sekcija je imela svoj sedež v Ormožu in jo je vodil vitez Fichtenau-Pongratz. Razdeljena je bila v dve delnici: Trgovišče—Pušenci v dolžini 3500 sežnjev in Pušenci—Kraljevec. Gradbeni stroški v prvi delnici so bili visoki, to je 45.454 fl zaradi obsežnih varnostnih obrežnih naprav ob Dravi pri Ormožu ter zaradi priprav za eventualno dvotirno progo. Druga delnica je bila 19.735,3 sežnja dolga ter je zahtevala 150.528,17 fl izdatkov. Gradilo jo je podjetje Manche in Wachsmann.

V tej sekciji imamo postajo Ormož kot edinico drugega razreda, ki jo je zgradila tvrdka Wenzel in Baumann za 26.854 fl 58 kr. Poleg postajnega poslopja je bila še vodna postaja, skladišče in čuvajnica. Tej edinici sledi postaja v Središču, ki smo jo že omenili. Zgradila sta jo podjetnika Kohl in Pfeffer za 10.420 fl 14 kr. Viri navajajo še visoko stavbo: postajno zgradbo in eno čuvajnico. V to sekcijo je spadala še postaja prvega razreda Čakovec, kjer so bile poleg postajnega poslopja še tele visoke zgradbe: vodna postaja, skladišče, okretnica in čuvajnica. Vse te naprave je zgradilo isto podjetje kakor edinico Ormož za 40.762 fl 57 kr.

Tretja in zadnja sekcija je obsegala progo Kraljevec—Kotoriba, ki jo je zgradilo podjetje Kuna in Adler za 139.589,4 fl. Poleg te delnice omenjajo viri delnico s prvim mostom preko Mure v dolžini 466,7 sežnja. Zemeljska dela in postavljanje opornikov je

prevzela tvrdka, ki smo jo srečali pri gradnji ptujskega mosta. Stroški so znašali 138.749 fl. Montažo pa je oskrbel podjetnik Pick. Most je bil 6.116 starih stotov težak. Izdatki za oba mosta pa so znašali 258.749 fl. Pripravljanje spodnjega in gornjega ustroja za to delnico je stalo 135.132,27 fl; za progo Kotoriba—Velika Kaniža, ki jo je gradila firma Tafler, pa 187.499,44 fl. Po podatkih je stala proga 14 in pol milijona goldinarjev oziroma 10.500 forintov po milji.

Tu bi omenili postajo Kraljevec kot edinico tretjega razreda s postajnim poslopjem in eno čuvajnico. Stroški so zabeleženi z 10.420 fl 14 kr. Od Trgovišča dalje pa do semkaj je bilo zgrajenih 22 čuvajnic, ki so stale 34.299 fl 33 kr. Vse te visoke stavbe je zgradila tvrdka Kohl in Pfeffer. Med Kraljevcem in Kotoribo nahajamo še 8 čuvajniških postojank, ki jih je gradilo podjetje Kuna in Adler za 13.154 fl 30 kr. Kot zadnjo edinico na jugoslovanski strani nahajamo postajo Kotoriba kot edinico drugega razreda. Gradbeni stroški so cenjeni na 28.629,45 forintov. Postajno ime takrat ni zvenelo po madžarskem jeziku Kotor—Also—Domboru, marveč Kottorie.²⁹

650.000 starih stotov tračnic so dobavili iz Anglije za neverjetno nizko ceno 6,50 fl za stari cent na mestu uporabe. Tako nizko ceno je narekovala gospodarska kriza, ki jo je družba izrabila.³⁰

Gradbena dela so spričo ugodnega terena tako hitro napredovala, da je bila 8. marca 1860 že prva komisijska vožnja iz Ptuja v Veliko Kanižo in nazaj do Pragerskega s povratkom do Ptuja v petih in pol urah. Za naslednji mesec je bila napovedana revizijska vožnja od začetka do konca proge v navzočnosti ogrskih prvakov. Ker ni bilo nobenih ovir, so določili kot otvoritveni dan 24. april 1860. Pričakovali so, da bo pri otvoritvi tudi sam cesar. Ob navzočnosti civilnih, vojaških in cerkvenih dostojanstvenikov iz Čakovca in Velike Kaniže je vozil poseben otvoritveni vlak.

Zaostala pa so gradbena dela na teritoriju ogrske kraljevine. Šele 19. marca 1861 je prispel vlak z Dunaja za preizkus proge med Pragerskim in Budimpešto. Tako je bila vsa proga odprta za javni promet od 1. aprila 1861 dalje. S tem dnevom je bila predana važna mednarodna proga javnemu prometu.³¹

OPOMBE

1. Hundert Jahre österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848/49 str. 546. — 2. Geschichte der Eisenbahnen der österr. ung. Monarchie, I. zv., I. del, str. 195. — 3. Ibidem, str. 314. — 4. Ibidem, pod točko 1. — 5. Handbuch der Gesch. Österreichs und seiner Nachbarländer Böhmen, Ungarn, Karl. Mathilde Uhlirz, Graz—Wien—Leipzig, II. Band, 2. Teil.

1848/1914, str. 751—756. — Gesch. der Eisenbahnen der öst. ung. Monarchie, 1. zv., I. del, str. 317. — 6. Sammlung der die Concession und die Constituirung der k. k. priv. Südbahngesellschaft betreffenden Urkunden, Wien 1900. — 7. Gesch. der Eisenbahnen der öst. ung. Monarchie, 1. zv., I. del, str. 321—326. — 8. Ibidem, str. 326—350. — 9. Sammlung der die Concession und die Constituirung ... str. 5—8. — 10. Geschichte der Eisenbahnen ... str. 360, 350 in 351—352. — 11. Ibidem, str. 315—316. — 12. Dr. V. Sarabou: Svetovni promet, Cas VI/1915. — 13. Sammlung ... str. 60—62. — 14. Ibidem, str. 64—74, 152—153. — 15. Geschichte der Eisenbahnen ... str. 232—233. — 16. Jos. Gorničič-Brdovački: Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Zagreb 1952, str. 168—170. — 17. Geschichte der Eisenbahnen ... str. 334. — 18. Ibidem, str. 452. — 19. Jutro, št. 295,

1957. — 20. Geschichte der Eisenbahnen ... 334. — 21. DAS, spis Trgovske obrtne zbornice v Ljubljani 1875, št. 491, fase 1/1855-5. — 22. Jos. Gorničič-Brdovački: Razvitak željeznica, str. 181. — 23. Geschichte der Eisenbahnen ... str. 334. — 24. Prof. Franc Kovačič: Trg Središče; Maribor 1910, str. 81. — 25. Geschichte der Eisenbahnen ... str. 337, 340, 341. — Sammlung ... str. 112. — 26. Geschichte der Eisenbahnen ... str. 339. — 27. Kronika mesta Ptuja 1857—1887. Mestni arhiv ptujski, 28. Die Eisenbahnen der öst. ungr. Monarchie und ihr Betrieb im Jahre 1869. — 29. Ferd. Raisp: Graz 1862 — Erinnerungen an die Orient-Eisenbahn von Pragerhof bis Gross-Kanitscha mit Rücksicht auf eine Zweigbahn von Pettau nah Marburg. — 30. Geschichte der Eisenbahnen, str. 334. — 31. Kronika mesta Ptuja 1857—1887.

STAVBNI RAZVOJ GRUBERJEVE PALAČE V LJUBLJANI

JUSA SERAJNIK-VAVKEN

Gruberjeva palača, ena najlepših pozno-baročnih arhitektur v Ljubljani, je po svoji arhitektonski in likovni vrednosti tako pomembna, da zahteva posebno študijo. Zlasti je neznana njena stavbna zgodovina, ki obsega razjasnitev urbanistične lokacije, funkcionalne zasnove stavbe s posebnim oziranjem na določitev prvotnega jedra, faz gradnje in stilne opredelitve.

Stavba leži v območju Stare Ljubljane v predelu Starega trga. Severna fasada je obrnjena proti Levstikovemu trgu (bivši trg Sv. Jakoba). Zahodna fasada z glavnim vhodom pa leži ob Zvezdarski ulici (slika št. 1). Stavba ne stoji samostojno, na vzhodni strani se ji v enaki etažni višini priključuje poslopje tako imenovane »Virantove hiše«; ta je povezana v ostrem kotu z zgradbo, ki teče ob Rožni ulici in se s svojim južnim zaključkom ponovno v ostrem kotu priključuje na pritlično poslopje delavniških obratov poštne direkcije; ti leže ob Zvezdarski ulici in se naslanjajo na južni požarni zid Gruberjeve palače (slika št. 2).

Gruberjeva stavba je dvonadstropna, na šentjakovski strani šestosna, proti Zvezdarski ulici pa štirinajstosna z glavnim portalom. Pritličje je rustikalno z vodoravno potekajočimi fugami in košarasto zaključnimi okni. V nadstropjih so okenske odprtine pravokotne; v I. nadstropju poudarjene z nadstreški, ki se v sredi dvokapno zalomijo in pod odkapno polico v višini parapeta, s

festoni, visečimi na obročih. V II. nadstropju so polkrožni nadstreški, namesto festonov pa je obešena draperija. Vzhodna dvoriščna fasada je sedemosna z enosnim ostankom po priključku »Virantove hiše« zazidanega prvotnega rizalita (slika št. 3). Dekorativni elementi in forme oken na tej fasadi so enaki onim na zahodni in severni fasadi, razen košarasto zaključenih oken v II. nadstropju, na ostanku rizalita, ki ni zazidan s priključkom »Virantove hiše« (slika št. 3). Streha je dvokapna. Tlorisno sta Virantova in Gruberjeva hiša povezani. Virantova hiša ima tloramno stopnišče, Gruberjeva pa ima dvoje stopnišč: štukirano eliptično, ki leži levo od vhodne veže in drugo tloramno, ležeče v južnem delu stavbe. Prostori so nanizani ob dvoriščni in ob cestni strani, so prehodni in razen veže v pritličju ter komunikacijskega prehoda ob ovalnem stopnišču brez hodnikov. V I. nadstropju je ob cestni strani kapela.

Kot že omenjeno, je bila stavbna zgodovina Gruberjeve palače nepojasnjena. Vrhovc jo omenja v opisu Ljubljane kot stavbo, ki je nastala po letu 1774 na pogorišču bivšega jezuitskega kolegija.¹ Radics, ki se je obširneje o njej razpisal,² pravi, da je bila sezidana v drugi polovici XVIII. stoletja med leti 1775 in 1782; kot mesto, kjer je bila sezidana, prav tako postavlja pogorišče. Obe ma se je kot tretji pridružil Fabjančič, ki prav tako smatra za čas nastanka dobo po požaru. To je podkrepil s kupno pogodbo od 30. marca 1775, po kateri je »abbé Gabrijel Gruber kupil prostor, kjer je prej stalo semenišče ter del samostanskega stavbišča in sezidal tam hišo za mehanske in hidravlične študije.«³ Vsi omenjeni avtorji so torej vzeli kot letnico post quem leto 1774 in za mesto nastanka postavljali pogorišče. Ta misel se je ponavljala tudi v raznih Gruberjevih biogra-



Sl. 1. Gruberjeva palača — zahodna fasada