

# Mariborski železniški most 1846–1866–2016

**Dejan Kac\***

1.01 Izvirni znanstveni članek  
UDK 624.21:625.1(497.4Maribor)

**Dejan Kac: Mariborski železniški most 1846–1866–2016.** Časopis za zgodovino in narodopisje, Maribor 87=52(2016), 4, str. 5–20

V prispevku<sup>1</sup> je obravnavan mariborski železniški most kot premostitveni objekt preko Drave na progi Južne železnice. Železniški most kot spomenik tehniške dediščine zrcali gospodarski razvoj in je hkrati nosilec zgodovinskega sporočila o znanju in tehnični kulturi 19. stoletja.

**Ključne besede:** Južna železnica, izgradnja, most, konstrukcija, druga svetovna vojna, tehniška dediščina, Maribor, 19.–20. stoletje

1.01 Original Scientific Article  
UDC 624.21:625.1(497.4Maribor)

**Dejan Kac: The Maribor Railway Bridge 1846-1866-2016.** Review for History and Ethnography, Maribor 87=52(2016), 4, pp. 5–20

The treatise presents the Maribor railway bridge as a bridging object over the Drava River on the Southern Railway line. The railway bridge as a monument of technical heritage reflects the economic development and at the same time carries the historic message of the 19<sup>th</sup> century knowledge and technical culture.

**Key words:** Southern Railway, building, bridge, construction, World War II., technical heritage, Maribor, 19<sup>th</sup> century, 20<sup>th</sup> century

---

\* Dejan Kac, prof. zgodovine in geografije, samostojni bibliotekar, Univerzitetna knjižnica Maribor, Gospejna 10, 2000 Maribor, dejan.kac@um.si

<sup>1</sup> Zapis ob istoimenski razstavi v Knjižnem in Likovnem razstavišču Univerzitetne knjižnice Maribor, 8. marec – 11. april 2016, posvečena 150-letnici obstoječega jeklenega železniškega in 170-letnici prvotnega lesenega mostu.

## JUŽNA ŽELEZNICA

»Najnovejši in najbolj veličastni dogodek, ki je zaznamoval Maribor in ki bo odslej najbrž bistveno vplival na njegov življenjski utrip, pa je Južna železnica, ki se dotika njegovega obrobja; ... Tako se je zdaj Maribor, ki je bil poprej dan potovanja daleč od Gradca in prav toliko od Celja, k vsakemu izmed teh krajev približal na pičli dve uri; v vsakega izmed njiju bomo v prihodnosti, ko bo stekel promet, lahko potovali dvakrat na dan in bomo tako prav tolikokrat povezani z Dunajem in Trstom«. <sup>2</sup> Tako preroško zapiše kronist Rudolf G. Puff leta 1846 v zaključku svoje monografije o Mariboru. Prav izgradnja Južne železnice in nekoliko kasneje Koroške železnice (1863) je odločilno vplivala na vsestranski razvoj mesta ob Dravi, še pred prihodom prvega vlaka v mesto. O samih gradbenih podvigih graditeljev na trasi Južne železnice med Gradcem in Celjem poroča kronist Puff in predstavi gradnjo železniškega mostu preko Drave.

Prvi načrt železniške povezave med avstrijsko prestolnico in morjem je leta 1830 pripravil profesor mineralogije in blagoznanstva na dunajskem politehničnem inštitutu Franz Xaver Riepl<sup>3</sup>. Pri načrtih za gradnjo južne železnice pa ga je leta 1835 prehitel dunajski tekmeč in ravnatelj ene tedaj največjih avstrijskih bank Simon Georg Sina, ki je, še preden je imel dunajski baron Rothschild koncesijo za severno železnico v svojih rokah, zaprosil za privilegij za gradnjo železnice proti jugu.<sup>4</sup> Ko je leta 1836 javnost na Slovenskem izvedela, da bo država gradila progo Dunaj – Trst, so načrtovani projekt tudi v slovenskih deželah enoglasno podprli.<sup>5</sup> Predsednik Kranjske kmetijske družbe grof Lichtenberg je na seji kranjskih deželnih stanov 19. septembra leta 1836 dejal, da »nastopa nova doba, ko bo treba od cest preiti na železnice, ki jih gonijo stroji z bajno hitrostjo«. <sup>6</sup> Za gradnjo železnice preko Štajerske so se vneto zavzemali v graškem krogu nadvojvode Janeza, kjer so odločno zavračali zamisli, da bi progo od Dunaja proti jugu in Trstu – zaradi prestrimih pobočij Semmeringa – speljali prek Ogrske. Takšna odločitev bi imela, so ugotavljali, katastrofalne posledice za štajersko gospodarstvo in posebej železarstvo, brez katerega bi bila Štajerska v »finančnem oziru enaka ničli«. Nadvojvoda Janez in njegovi bližnji sodelavci so leta 1836 za novo prometno zvezo med Dunajem in Trstom navduševali za gospodarski razvoj odgovorne in zavzete može na Kranjskem, Koroškem in v Trstu in jih pozivali naj projekt

<sup>2</sup> Puff, Maribor, str. 289.

<sup>3</sup> Franz Xaver Riepl, geolog, železniški inženir, metalurg (29. 11. 1790, Gradec – 25. 4. 1857 Dunaj).

<sup>4</sup> Vodopivec, Južna železnica in industrializacija, str. 59.

<sup>5</sup> Cvirn, Studen, »Ko vihar dirjajo hlaponi«, str. 8.

<sup>6</sup> Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem, 10.

z vsemi močmi podprejo. Tako so se povezali tudi s tržaškimi trgovci, ki so spomladi leta 1836 poslali na Dunaj svoje predstavnike in jih pooblastili, naj se pri cesarju Ferdinandu zavzamejo za železniško zvezo med Trstom in Dunajem prek Štajerske.<sup>7</sup> Avstrijska država je konec leta 1841 z dvornim dekretom sklenila, da bo v lastni režiji zgradila železnico na sever do meje s Saško in na jug do pristaniškega mesta Trst.<sup>8</sup>

Če so se npr. pri odločitvi, da bo proga – kljub velikim stroškom in težavam – tekla prek Semmeringa in Štajerske, še prislunili štajerskim železarjem in podjetnikom, zbranim okoli nadvojvode Janeza, so pri določanju trase na slovenskem ozemlju večinoma prevladala finančna in gradbeno-tehnična merila. Južna železnica je bila od Maribora do Trsta projektirana kot tranzitna proga, ki mora po najkrajši možni poti in kar se da hitro doseči Trst. Ideja Dunaj povezati z železnico je z dokončanjem proge Wien-Gloggnitz maja leta 1842 postala resničnost. Pol leta kasneje so bila dela na progi od Mürzzuschlaga do Gradca že v polnem teku in dokončana 21. oktobra 1844. 1. septembra 1843 se začnejo dela na odseku železniške proge Gradec – Celje, ki jih je vodil gradbeni inšpektor Philipp Bolze. Celotna trasa nove železnice je postala neprekinjeno gradbišče, ki se je pomikalo proti jugu. Tako so tiri dosegli tudi naše ozemlje. Železnica od Gradca preko Maribora do Celja je znana kot najstarejša železniška proga v Sloveniji, čeprav so že prej obstajale železnice, a v omejenem obsegu. Začele so se prve polemike o trasi proge med Gradcem in Celjem. Prvotno so razpravljali o dveh trasah, in sicer o današnji, obstoječi, in o drugi varianti, ki bi se v bližini Špilja (Spielfeld) odcepila od obstoječe trase in bi sledila dolini reke Pesnice jugovzhodno v smeri Ptuja. Po premostitvi Drave pri Ptujju bi se pri Poljčanah priključila na obstoječo traso. Izbrana je bila krajša (132 km) in tehnološko manj zahtevna trasa.<sup>9</sup>

## MARIBOR V PRVI POLOVICI 19. STOLETJA

V prvi tretjini 19. stoletja je bil Maribor povprečno podeželsko mesto, ki so ga izoblikovali srednjeveški urbani normativi, gradbeno prirejeni meščanskim, trgovskim in obrtnim potrebam, vendar so se v njem že začeli nakazovati tudi razvojni nastavki, povezani zlasti z vedno živahnejšo trgovino in prometom, ki jima je sredi stoletja prav železnica odprla dotlej neslutene razvojne možnosti. Čeprav je mesto začenjalo siliti iz svojega v srednjem veku načrtanega oklepa že konec 18. stoletja, je proces urbanizacije dobil nove impulze v

<sup>7</sup> Vodopivec, *Južna železnica in industrializacija*, str. 57–58.

<sup>8</sup> Bogić, *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*, str. 6.

<sup>9</sup> Brate, *Von Graz südwärts nach Laibach*, str. 52.

dvajsetih letih 19. stoletja. Takrat so začeli z rušenjem obrambnih stolpov in delom obzidja, vključno z mestnimi vrati ter zasipavanjem delov obrambnega jarka. Še na katastrski karti iz leta 1824–25 je bilo mesto Maribor bolj ali manj ujeto v sicer nekoliko načeti »podedovani obzidni okvir«, ter predmestja, ki so bila še skromna.<sup>10</sup> Leta 1845 se je Mariboru, ki leži skoraj na polovici poti med Dunajem in Trstom, približevala železna cesta, ki je v nekaj letih povezala prestolnico avstro-ogrške monarhije s pristaniškim mestom in bi se z njeno gradnjo uresničila velika pričakovanja. Pozornost nam vzbudi vest, ki so jo 17. 9. 1845 prinesle *Kmetijske in rokodelske novice*. V novici Glas iz Štajerskega Caf<sup>11</sup> zapiše: »Mi Slovenci posebno v Marburžkem okrāju na Štajerskem imamo slabo letino: nesrečne ujime so sternini in vinski tèrti hudo zadévale. Zerno, kar ga je toča še pustila, je vse puhlo; tude dosta in dobrega vina se ne smémo nadjati, kér je večidél vreme zoperno – noči hladne, bi rekel mèrzle ... Veséli pak vendar hodimo železne ceste gledat, kakó od Marburga na ravnost proti Celju hitijo pród voziti, dobove klade in želézne žlebove polágati in votlinjake v hribovem drobu dolbsti – kér se zaupljivo zanášamo, da bo nam ona – želézna cesta – nekeda ujimske pogréške ednega kraja z obilnostjo iz drugih krajev popravljala. Bog daj! da bi hlapón že skoro na Slovensko prisopihal! da bi se berž v ljubo Ljubljano vozili.«<sup>12</sup> Ko je železniška proga dospela do Maribora leta 1846, je bil Maribor še majhno, nerazvito mesto, katerega obseg je po profesorju Puffu obsegal samo 2550 korakov, tako da ga je pešec lahko obšel v slabe pol ure. Maribor je imel leta 1846 3424 prebivalcev, od tega 2200 domačih in 1224 tujcev.<sup>13</sup> V zadnjem desetletju predmarca se je število hiš v mestu vsako leto namnožilo za 6 do 8 %, poleg tega pa so se začela polniti tudi predmestja. Leta 1846 je bilo v mestu 246 hiš, v predmestjih pa še nekajkrat toliko: v Graškem predmestju okoli 100, v Koroškem 67 in v Magdalenskem 66. Čeprav so bila predmestja še vedno prevladujoče zelena,<sup>14</sup> in so se od glavnega kolodvora proti mestu razprostirala žitna polja, in najbližja gostilna pri kolodvoru, kjer je stal pozneje hotel Meran, je bil še pritlična in s slamo krita stavba, na grajskem trgu pa so stali leseni hlevi konjušnice.<sup>15</sup> Do otvoritve železnice je dajal glavno trgovsko moč promet po Dravi, kjer se je na njenem levem bregu razvijala živahna kupčija z lesom iz pohorskih gozdov, železom iz Koroške, svincem iz Mežice, cinkovo rudo, kot tudi z izdelki pohorskih

<sup>10</sup> Puff, Maribor, str. 297–298.

<sup>11</sup> Oroslav Caf, jezikoslovec (13. 4. 1814, Rečica pri Sv. Trojici v Slov. goricah – 3. 7. 1874, Ptuj).

<sup>12</sup> Ilich Klančnik, (Foto)portret mariborskega železniškega mostu, str. 11. Oroslav Caf, *Kmetijske in rokodelske novice*, let. 3, št. 38, 17. 9. 1845, str. 151.

<sup>13</sup> Janez Cvirn, Oris zgodovine Maribora 1750–1850, str. 336.

<sup>14</sup> Prav tam, str. 337.

<sup>15</sup> Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, str. 16.

glažut.<sup>16</sup> Maribor je bil v tem času predvsem pomembno dravsko pristanišče, kjer je na Lentu pristalo od 700 do 800 šajk ter okoli 1200 splavov. Vodni promet se je skoncentriral v glavnem na štiri poletne mesece, ki so bili za plovo po Dravi najugodnejši. Križišče trgovskih poti, ki je v Mariboru, potekalo iz vseh smeri neba, je z izgradnjo železnice občutno pridobilo na veljavi. Do izgradnje koroške železniške proge leta 1863 so vse blago, ki je bilo pripeljano po vodi, prekladali v Mariboru na železnico in od tod pošiljali naprej.<sup>17</sup>

## LESENI ŽELEZNIŠKI MOST

Celotna trasa nove železnice je postala neprekinjeno gradbišče, ki se je pomikalo proti jugu.<sup>18</sup> Trasiranje proge od Gradca do Celja je od leta 1837 vodil inženir Theodor Blumfeld. Gradbena dela sta prevzela brata Anton in Feliks Talachini.<sup>19</sup> Od 14. 8. 1845 so gradbena dela potekala pod nadzorstvom Carla Ghega<sup>20, 21</sup> Trasiranje se je zaključilo leta 1842, progo pa so začeli graditi naslednje leto.<sup>22</sup> 21. oktobra 1844 je bila odprta proga Južne državne železnice (»K. k. Südliche Staatsbahn« – SStB) Mürzzuschlag (južno vznožje Semmeringa) – Gradec.

1. junija 1844 so začeli na vzhodnem obrobju Maribora, kjer je Drava široka približno 190 metrov, začeli graditi železniški most preko Drave.<sup>23</sup> O sami gradnji predora in železniškega mostu so v začetku leta 1845 poročale Novice: »(Na železni cesti pri Marburgu) delavci skozi zimo neprenehoma delajo, kjer bode zidavska umetnost dva velika in morebiti nar imenitniši dela cele teržaške železne ceste, to je: 182 sežnov dolgo podzemeljsko pot (Tunnel), in velki most čez Dravo ...«<sup>24</sup> 1. marca 1845 so postavili temeljni kamen za železniški most.<sup>25</sup> Gradnjo, ocenjeno na 118.500 goldinarjev, je prevzel pl. Karl von Formacher, poštni mojster v Slovenski Bistrici. Tesarska dela pri gradnji mostu je vodil tesarski mojster Zager. Ključavničarska dela je opravil

<sup>16</sup> Brate, Von Graz südwärts nach Laibach, str. 52; Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, str. 16.

<sup>17</sup> Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, str. 16.

<sup>18</sup> Košir, Bogič, *Železniška proga Šentilj – Zidani Most*, str. 104.

<sup>19</sup> Orožen, *Celska kronika*, 1854, str. 199.

<sup>20</sup> Carl von Ghega (10. 1. 1802, Benetke – 16. 3. 1860, Dunaj), gradbeni inženir.

<sup>21</sup> Geschichte der Eisenbahnen, 1. zv., 1 del, str. 248.

<sup>22</sup> Curk, Slovenještajerski trgi in mesta v 19. stoletju, str. 218.

<sup>23</sup> Košir, Bogič, *Železniška proga Šentilj – Zidani Most*, str. 104.

<sup>24</sup> *Kmetijske in rokodelske novice*, let. 3, št. 4, 22. 1. 1845, str. 16. 1 seženj = 1,896 m, 1 čevelj = 31,6 cm.

<sup>25</sup> Košir, Bogič, *Železniška proga Šentilj – Zidani Most*, str. 104; Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, str. 18.

Dunajčan Brühl, mizarska mariborski mojster Ferdinand Sirk, pleskarska pa Mariborčan Reiter.<sup>26</sup>



Slika 1: Mesto z jugovzhoda, Nicolas-Marie-Joseph Chapuy, 1856 V: A. Mandl, Die Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen geschildert: mit 30 Original-Ansichten in Stahlstich, 1856, str. 187.

Po 22 mesecih so bila dela končana 4. aprila 1846. Na mostu je delalo 200 delavcev. Načrt zanj je izdelal Carl Ghega. Most ameriške konstrukcije Howe je bil dolg 209 metrov.<sup>27</sup> Konstrukcijo Howe je pred tem uporabil čez rečico Sulm (desni pritok Mure) pri Ehrenhausnu/ Ernovžu in sta bili prvi konstrukciji ameriškega sistema na evropskih tleh. Ogromna lesena konstrukcija mostu čez Dravo, dolga 190 metrov in visoka 5,7 metra, je bila izdelana iz macesnovega lesa, ki so ga pripeljali iz Koroške. Z obema lokoma viadukta na bregovih je most, katerega stroški so bili ocenjeni na 182.299 goldinarjev, dolg 132,6 sežnja (251,4 m), kamen izvira iz kamnolomov v okolici Maribora, obloga pa s Plača.<sup>28</sup> Opornika v sredini struge sta bila 36,38 m narazen, zgrajena iz sekanega kamna in sta zdržala največji stoletni povodnji leta 1851 in 1874 brez vsake škode.<sup>29</sup>

Pri gradnji opornikov, ki so sloneli na pet metrov dolgih pilotih, so že uporabili beton. Skupaj je bilo porabljenih 21.000 kubičnih metrov lesa, 36.000

<sup>26</sup> Puff, Maribor, str. 81.

<sup>27</sup> Košir, Bogič, *Železniška proga Šentilj-Zidani Most*, str. 104.

<sup>28</sup> Puff, Maribor, str. 82.

<sup>29</sup> Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, 1968, str. 18.



kubičnih metrov kamena in le 85 ton jekla. Most je bil zgrajen za dvotirno progo. Tira sta bila položena na predalčno konstrukcijo. Pod mostom je bila plavalna šola, namenjena vojakom iz mariborske vojašnice. Mostu se je moral umakniti ladijski mlin, ki je bil v lasti družine Babitsch iz Magdalenskega predmestja.<sup>30</sup>

Železniški most v Mariboru je postal največja znamenitost mesta. Rudolf Puff ga je v svoji monografiji takole predstavil: »Na koncu južnega nasipa pridemo do železniškega mostu. Sestoji iz 3 mostnih polj, vsako je 7 sežnjev 2 čevlja široko in 10 sežnjev dolgo, tako da je z obrežnima stebroma, od katerih je vsak 5 sežnjev 3 čevlje dolg in 8 sežnjev širok, ves most dolg 88 sežnjev 4 čevlje. Na začetku in na koncu je opečni lok z razponom 5 sežnjev. Pod lokom na levem bregu je pot v Melje, na desnem pa proti Brezju. Zgornji del mostu je ameriške konstrukcije, visoke več kot 3 sežnje. Gre za leseno mrežo, utrjeno z vijaki, po načrtih g. pl. Ghege. Niveleta mostu nad najvišjim stanjem vode je 10 sežnjev.«<sup>31</sup>

Carl Ghega je s »tesnobo v srcu« opazoval, kako so odstranjevali podpornike »drznega mostu«, kot ga imenuje kronist Rudolf Gustav Puff, ki zapiše: »7. aprila so v navzočnosti gospoda c. k. svetnika pl. Ghega odstranili podpornike drznega mostu čez Dravo«<sup>32</sup> in prva lokomotiva, ki je 27. aprila 1846 peljala čez most, je bila lokomotiva Ocean. Pripeljala je iz Celja, kjer je bila sestavljena. Na lokomotivi je bil tudi Ghega, ki je tega dne 27. aprila 1846 prisostvoval prvi vožnji lokomotive Ocean čez most. O tem dogodku (13. maja) Kmetijske in rokodelske Novice zapišejo: »Perpravljeni so že trije hlaponi, kateri imajo imena: Ocean, Grossglockner in Idria. 27. dan pretečeniga mesca je vikši ogleda cesarsko kraljeve železnice Dr. Ghega prvo poskušnjo s hlaponom storil in se od Marburga v Celje nazaj v dveh urah in 45 minutah perpeljal. Ko vihar dirjajo hlaponi do Marburga in nazaj; v Gradec nas bodo perhodnji mesec vozili.«<sup>33</sup>

Iz Gradca je prva preizkusna vožnja do Celja krenila 18. maja 1846. S tem vlakom sta se popeljala predsednik Dvorne komore na Dunaju baron Karl von Kübeck in deželni guverner grof Wickenburg. 2. junija 1846 je med otvortveno vožnjo na slovenska tla tudi v Maribor pripeljal prvi potniški vlak. S tem so slavnostno odprli 133 km dolgo dvotirno železniško progo od Gradca do Celja. Na mariborsko železniško postajo, zgrajeno in odprto kot prvo na slovenskih tleh, je prve potnike pripeljala lokomotiva Aussee / Osoje v paru z lokomotivo Drau /Drava, ki je nadomestila prvotno predvideno lokomotivo

<sup>30</sup> Mladen Bogič, Marko Košir, *Železniški mostovi v Sloveniji: ob 150-letnici mostu*, str. 13.

<sup>31</sup> Puff, Maribor, str. 81.

<sup>32</sup> Prav tam, str. 289.

<sup>33</sup> *Kmetijske in rokodelske novice*, let. 4, št. 16, 13. 5. 1846, str. 76.

Strassengel zaradi napake. Lokomotive so bile izdelane v Strojni tovarni železnice Gloggnitz – Wien na Dunaju.<sup>34</sup>

### JEKLENI ŽELEZNIŠKI MOST

V dvajsetih letih je dvotirni leseni most postal dotrajan: lesena konstrukcija je začela propadati, v zidanih delih so nastale poškodbe in temelji so postali nezanesljivi, predvsem zaradi povečanja teže vozil. Leta 1863 je uprava Južnih železnic dogradila progo (Koroške ali dravske proge) do Celovca in na Studencih vzpostavila Centralne delavnice Južnih železnic (1863–1866) s kurilnico. Promet proti Studencem in Koroški je zahteval tretji tir, zato se je uprava družbe Južna železnica odločila, da bo po lastnih načrtih v manj kot dveh letih zgradila nov most. Načrt zanj je izdelal Karl Etzel,<sup>35</sup> gradbeni direktor družbe Južnih železnic. Načrt je sprejel tudi upravni odbor družbe in do realizacije projekta je prišlo novembra 1863.<sup>36</sup>



Slika 2: Železniški most, Maribor, Zbirka drobnih tiskov UKM.

<sup>34</sup> *Kmetijske in rokodelske novice*, let. 3, št. 4, 22. 1. 1845, str. 16. *Geschichte der Eisenbahnen*, 1. zv., 1. del, str. 248.

<sup>35</sup> Karl von Etzel, (6. 1. 1812 Heilbronn – 2. 5. 1865 Kimmelbach pri Linzu) arhitekt, direktor družbe Južne železnice.

<sup>36</sup> *Marburger Zeitung*, 11. 2. 1866, str. 2a.



Leta 1864 so začeli ob sočasnem snemanju starega graditi nov jekleni most. Od sredine petdesetih let 19. stoletja se je les kot gradbeni material mostov na glavnih progah vse bolj umikal.<sup>37</sup> Most so gradili tako, da prometa niso ustavili.<sup>38</sup> Zato so v šestih zimskih mesecih zgradili pomožni most in ga predali v promet sredi junija 1864.

Prvič je bil v avstrijski polovici države postavljen železniški most ločne konstrukcije. Sestavljen je iz treh jeklenih ločnih razponov po 57 m, ki se opirajo na dva obrežna in dva rečna opornika. Višina lokov je znašala 11,3 m.<sup>39</sup> Nivo tračnic je za 7 čevljev višji kot pri starem lesenem mostu in je segal približno 65 čevljev nad srednjo gladino reke. Razpetina celotnega mostu je znašala 530 čevljev, skupna dolžina mostu pa 730 čevljev.<sup>40</sup> Leseno konstrukcijo so zamenjali za elegantno in širšo triločno kovinsko konstrukcijo na kamnitih podpornikih. Most je veljal za največji in najlepši rečni železniški most v Habsburški monarhiji.<sup>41</sup>

Gradbena dela je v celoti, razen kovinske konstrukcije, izvedla družba Južnih železnic v lastni režiji ter jih dokončala prej kot v dveh letih kljub dvema ostrima zimama in pogostim naraslim vodam. Stroški predračuna za izgradnjo objekta so bili ocenjeni na 1.260.000 goldinarjev, medtem ko dejanski stroški niso presegli vsote milijon goldinarjev.<sup>42</sup> 15. februarja 1866 so izvedli obremenilni preizkus v navzočnosti predstavnikov ministrstva za trgovino in obrt družbe Južna železnica ter direktorja Rotschildove Železarne Vitkovice/Witkowitz<sup>43</sup> iz Ostrave na Češkem, ki je izvedla gradnjo železne konstrukcije. Obremenilni preizkus so opravili trije vlaki, sestavljeni iz štirih najtežjih lokomotiv, ki so pokrili tri tire nad enim lokom in so tako pri teži 1000 do 1200 stotov vsake lokomotive obremenili eno polje s kolosalno težo 12.000 do 14.000 stotov. »Veličastni most, dostojen spomenik preminulemu projektantu, višjemu svetniku Etzlu, ponos vseh pri gradnji udeleženih inženirjev, prelepi okras našega mesta, je sijajno prestal tudi ta preizkus in bil 16. t. m. predan prometu. Do zdaj vozijo na njem samo vlaki na in s Koroške, vendar naj bi po njem v najkrajšem času vozili tudi vlaki Južne železnice, provizorični leseni most pa bodo po dveletnem zvestem služenju podrli.«<sup>44</sup>

<sup>37</sup> Geschichte der Eisenbahnen, 2. zv., 1898, str. 279.

<sup>38</sup> Košir, Bogič, *Železniška proga Šentilj – Zidani Most*, str. 105.

<sup>39</sup> Geschichte der Eisenbahnen, 1908, 1. zv. str. 137.

<sup>40</sup> *Marburger Zeitung*, Letn. 5, št. 18, 11. 2. 1866, str. 2ab. Razpetina mostu znaša 171 metrov, skupna dolžina z podvozoma 233, 39 m, širina mostu pa znaša 12,6 metra.

<sup>41</sup> Sapač, Lazarini, *Arhitektura 19. stoletja*, str. 522.

<sup>42</sup> *Marburger Zeitung*, let. 5, št. 18, 11. 2. 1866, str. 2ab.

<sup>43</sup> Železarno je leta 1828 na pobudo Franza Xaverja Riepla ustanovil nadvojvoda Rudolf Rainer. Leta 1843 jo prevzame Salomon Rothschild. Železarno je v 19. in 20. stoletju postala eno izmed najpomembnejših podjetij težke industrije na Moravskem.

<sup>44</sup> *Marburger Zeitung*, let. 5, št. 21, 18. 2. 1866, str. 3.

Južna železnica je v začetku 20. stoletja posebej na vseh večjih mostovih obstoječe prvotne lesene pragove zamenjala s prečnimi železnimi pragovi, s čimer so dosegli bistveno višjo varnost ter zmanjšali vzdrževalne stroške. Posebno pozornost so namenili leta 1903 izvedeni ojačitvi mariborskega železniškega ločnega mostu čez Dravo. V letih 1902–1903 je prišlo do rekonstrukcije mostu. Prevozna sredstva so postala težja in osna obremenitev se je povečala z 12 ton na 15 ton, kar je zahtevalo močnejšo različico železniških objektov.<sup>45</sup> Sestavni deli mostu so delno obnovljeni, delno temeljito prenovljeni, predvsem rešetka pri notranjih glavnih nosilcih je bila popolnoma obnovljena. To delo je bilo izredno kočljivo, saj je bilo izvedeno ob potekanju prometa. Ob tem so izboljšali tudi priključke na vozišče mostu. Predelava železniškega mostu je trajala 10 mesecev. Za obsežno in zahtevno ojačitev so uporabili 60 vagonov – 577 ton materiala.<sup>46</sup> Stroški nove izvedbe so znašali pol milijona kron. Obremenilni preizkus je prinesel zelo dobre rezultate in je dokazoval večjo nosilnost mostu. 9 lokomotiv, od katerih tehta vsaka približno 100 ton, kar pomeni skupaj težo 900 ton, se je razporedilo na mostu. Preizkusu sta prisostvovala zastopnik generalne inšpekcije avstrijskih železnic in zastopnik družbe Južna železnica. Rekonstrukcijo je opravilo podjetje Delniška družba R. Ph. Waagner<sup>47</sup> z Dunaja, ki je v letih 1909–1913 zgradilo tudi železno konstrukcijo mariborskega Glavnega mostu.

Druga svetovna vojna tudi železniškemu mostu kot strateško pomembnemu objektu na progi Južne železnice ni prizanesla. Jugoslovanski obrambni načrt je v primeru umika predvidel porušitev ključnih objektov na progi Južne železnice. Železniški most je bil miniran 7. aprila 1941 ob 17. uri<sup>48</sup>, s strani jugoslovanske vojske ob pomoči strokovnega osebja železniške direkcije v Ljubljani.<sup>49</sup> Miniran je bil desni rečni opornik, kar je povzročilo njegovo rušenje in obsežne poškodbe obeh polj, ki sta na njem ležali. Nacistična uprava je že 9. aprila začela s popravilom porušениh mostov preko reke Drave, ki niso samo povezovali levega brega mesta z desnim, ampak sta bili preko njih speljani tako pitna voda kot elektrika. 26. aprila je Maribor obiskal Adolf Hitler. Preko

<sup>45</sup> *Marburger Zeitung*, let. 42, št. 103, 27. 8. 1903, str. 5.

<sup>46</sup> *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*, 1908, zv. 1, str. 137–138.

<sup>47</sup> Delniška družba, zavod za gradnjo mostov – Rudolph Philip Waagner. Leta 1905 se je združilo podjetje Rudolfa Philipa Waagnerja z uglednim podjetjem L. und J. Biró & A. Kurz v delniško družbo R. Ph. Waagner – L. und J. Biró & A. Kurz. Današnje ime Waagner-Biro AG ima podjetje od leta 1924.

Arhiv Slovenskih železnic, fond: Spodnji ustroj mostovi, Zidani most–Šentilj, Maribor jeklen most čez Dravo km 593, 291; 1889–1945, 1902–1950.

<sup>48</sup> Podatek na razglednici. Pokrajinski arhiv Maribor, fond: Zbirka fotografij in razglednic, PAM/1693.

<sup>49</sup> Guštin, Južna železnica kot cilj vojaških operacij, str. 327.

Košakov se je s svojim vozilom ter spremstvom po Mlinski ulici pripeljal do Drave, kjer si je ogledal železniški most ter se nato odpeljal vzdolž Drave do Glavnega mostu.<sup>50</sup> Sledila je izgradnja »zasilnega mostu – provizorija«, tako da je 9. junija 1941 časnik *Marburger Zeitung* poročal, da so v »nezaslišno kratkem času štirih tednov vzpostavili mogočni most v takšni obliki, da je omogočal promet na tej izjemno pomembni progi, ki povezuje notranjost Velikonemškega rajha z Jadranskim in Egejskim morjem.<sup>51</sup> Postavili so provizorij na dveh lesenih stebriščih, da so imeli »prosto pot do Grčije«, kot so zapisali. Objekt so vzpostavili železničarsko strokovno osebje, nemški vojaki ter angleški ujetniki. Delo je opravilo več civilnih podjetij, med katerimi je vodilno vlogo imelo podjetje C. H. Jucho<sup>52</sup> iz Dortmunda.<sup>53</sup> Leto dni se je razvijal železniški promet v Mariboru čez zasilni most. Obnovljeni železniški most so izročili svojemu namenu 4. 11. 1942. Predsednik dunajske železniške direkcije inž. Rudolf Topser je imel svečan nagovor. Igrala je železničarska godba.<sup>54</sup>

Med najbolj bombardiranimi mesti na območju nekdanje Jugoslavije v drugi svetovni vojni je bil tudi Maribor. Glavni cilji bombardiranj zavezniških letal v Mariboru so bili: železniški in Glavni most čez Dravo, glavna, tezenska in studenška železniška postaja, železniške delavnice na Studencih ter industrijski obrati v Melju in na Teznem (predvsem Tovarna letalskih motorjev), ki so proizvajali za potrebe nemške vojne industrije. Najbolj prizadeti deli mesta so bili ob obeh mostovih in ob železniški postaji. V prvih dveh bombnih napadih, ki sta bila izvedena na Maribor 7. januarja in 13. oktobra 1944, železniški objekti niso bili prizadeti. Hujše so bile posledice bombardiranja Maribora 14. oktobra. Železniški most je bil močno zadet, srednje poškodovana pa je bila kurilnica na studenškem kolodvoru. 21. oktobra je spet sledil večji napad, prvič je bil Maribor napaden v večernih urah. Okrog pol osmih zvečer je nad mesto prihrumelo okrog 40 do 50 zavezniških bombnikov, ki so najprej z nekaj svetilnimi bombami osvetlili nebo nad mestom, nato pa so v nekaj minutah v oklici železniškega mostu in studenškega kolodvora odvrgli 200 rušilnih, 800 do 10.000 paličastih zažigalnih in 200 do 300 fosfornih zažigalnih bomb. Pri tem je izgubilo življenje 18 ljudi, okrog 15 jih je bilo

<sup>50</sup> *Marburger Zeitung*, let. 81, št. 94, 26., 27. 4. 1941, str. 1.

<sup>51</sup> *Marburger Zeitung*, let. 81, št. 130, 9. 6. 1941, str. 5.

<sup>52</sup> Podjetje jeklenih konstrukcij, ki ga je leta 1877 ustanovil Caspar Heinrich Jucho in je delovalo do leta 1974, ko je večji del tovarne prevzel Thyssen Engineering.

<sup>53</sup> Pokrajinski arhiv Maribor, fond: Zbirka fotografij in razglednic, PAM/1693. Maribor (fotografije): popravilo porušenega Železniškega mostu. Serija 19 fotografij, k fotografijam je priložen njihov opis, ki ga je pripravil Ivan Zelenik, Kurilnica Maribor. Pripisan je čas nastanka fotografij: maj – junij 1941.

<sup>54</sup> *Jutro*, let. 22, št. 256 a, 7. 11. 1942, str. 5.

ranjenih. Zadetki so bili tudi trije vagoni.<sup>55</sup> Ker so hoteli za vsako ceno uničiti povezavo čez reko Dravo, so 1. aprila 1945 znova usmerili težišče napada na železniški in glavni most. Ta napad sodi med največje, saj je 300 zavezniških bombnikov v desetih valovih odvrгло na Maribor kar 2500 do 3000 rušilnih bomb. Ubitih je bilo 32 oseb, ranjenih pa 15. Glavni most ni bil zadet, železniški pa je dobil le dva lažja zadetka, severno in južno od železniškega mostu so bile pretrgane tračnice, tako da je enosmerni promet stekel šele 4. aprila zvečer. Zadnji, osemindvajseti bombni napad na Maribor so zavezniška letala izvedla 12. aprila. Okrog 50 zavezniških letal je odvrгло na mesto 120 velikih in 100 srednjih rušilnih bomb. Ta napad je bil po obsegu manjši, glavni cilj je bil ponovno železniški most. Življenje je izgubilo 14 ljudi, 4 pa so bili ranjeni. Železniški most spet ni bil zadet.<sup>56</sup> Med drugo svetovno vojno je doživel dramatične trenutke od miniranja, nagle vzpostavitve prometa s strani okupatorja do zavezniškega bombardiranja. Most so po koncu 2. svetovne vojne popravili tako, da je dopuščal počasno vožnjo čezenj na dveh tirih. Leta 1946 so želeli 80 let staro jekleno konstrukcijo zamenjati z novo, za koroško progo pa zgraditi ločeno konstrukcijo.<sup>57</sup> Kolektiv mostovne delavnice v Maribor se je v marcu leta 1949 obvezal dokončati dela na železniškem mostu, ki je bil med vojno poškodovan. »*Na Dan republike so proglasili 14 udarnikov, več delavcev pa je bilo pohvaljenih. Kolektiv se je zdaj še bolj zagrizel v delo in ne bo popustil, dokler ne bo vlak stekel čez most po vseh treh tirih.*«<sup>58</sup> Delovni kolektiv mostovne delavnice se je zagrizel v nevhvaležno delo krpanja ter ga uspešno zaključil, potem ko so že bolje opremljena podjetja odklonila prevzem popravil od letalskih napadov prerešetane konstrukcije. Mostovna delavnica je porabila za ta dva dela nad 49.000 delovnih ur deloma v hudem mrazu in vetru nad dravskimi valovi. Vgradila je 290 ton železnega materiala, od tega 190 ton novih delov. Samo zakovic je zabila čez 40.000.<sup>59</sup> Po vojni je bil med letoma 1948 in 1950 obnovljen v nespremenjeni obliki. Z nadaljnjimi popravili in sanacijami je konstrukcija mostu kot del tehniške dediščine bila deležna posebnih skrbi in vzdrževanja.

<sup>55</sup> Žnidarič, *Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja*, str. 424–425.

<sup>56</sup> Prav tam, str. 430–431.

<sup>57</sup> Bogič, Košir, *Železniški mostovi v Sloveniji: ob 150-letnici mostu*, str. 19.

<sup>58</sup> *Ljudska pravica*, let. 10, št. 301, 21. 12. 1949, str. 5.

<sup>59</sup> Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, str. 496.

## RAZSTAVA V UNIVERZITETNI KNJIŽNICI MARIBOR

Železniški most kot javni spomenik zrcali kulturni in gospodarski razvoj in je hkrati nosilec zgodovinskega sporočila o znanju in tehnični kulturi 19. stoletja. S svojo mogočnostjo, obliko in simbolno sporočilnostjo prevzema tako ustvarjalca kot opazovalca.<sup>60</sup> Kot sestavni del mariborske podobe na vzhodu je bil vse od izgradnje sredi 19. stoletja do današnjih dni motiv mnogih vedutnih in fotografskih upodobitev. In ta eden najmogočnejših objektov v mestu Maribor je letos praznoval 150 let svojega obstoja.

Mariborski jekleni železniški most je največji in najstarejši ohranjeni železniški most v Sloveniji. Od leta 1992 je zaščiten kot spomenik lokalnega pomena in vpisan v register nepremične kulturne dediščine Republike Slovenije.<sup>61</sup> Čez prvotni leseni Ghegov most so hlaponi vozili dvajset let. Danes se na istem mestu v treh lokih razteza velik jekleni most. Dolgo je prevladovalo mnenje, da je bil ta most zgrajen okrog leta 1864 ob priložnosti gradnje koroske železniške proge. Nejasnosti datuma odprtja razblinja članek v časniku *Večer* leta 1967 z naslovom *Zamujena stoletnica: »In vendar so bili vsi v zmoti! Pri izpisovanju važnejših dogodkov iz starih letnikov lista Marburger Zeitung v študijski knjižnici v Mariboru je namreč profesor Teply našel več člankov o gradnji železnega mostu in o njegovi otvoritvi dne 16. februarja 1866. Tako sedaj natanko vemo, da je most star 100 let in 11 mesecev in da smo skoraj za eno leto zamudili proslavljanje stoletnice.«*<sup>62</sup>

Razstava *Mariborski železniški most 1846–1866–2016* je obeležila 170 let prvotnega lesenega mostu in 150 let obstoječega jeklenega železniškega mostu. V Likovnem razstavišču UKM so bile na ogled postavljene fotografske podobe mostu priznanih fotografov z naslovom (Foto)portret mostu, ki jih je izbrala soavtorica razstave Breda Ilich Klančnik. Razstava v Knjižnem razstavišču UKM je na dokumentarni način vzpostavila vizualno podobo železniškega mostu. Železniški most je bil predstavljen po posameznih sklopih, ki si sledijo v časovnem zaporedju: Gradnja Južne železnice in mesto Maribor, Leseni železniški most 1844–1846 in arhitekt Carl Ghega, Gradnja jeklenega železniškega mostu 1864–1866, Železniški most med 2. svetovno vojno, Obnova in sanacija železniškega mostu po letu 1945, Železniški most na razglednicah, Predstavitev načrtov železniškega mostu iz arhiva Slovenskih železnic.

Razstava je bila plod sodelovanja več institucij. Razstavljene fotografije in gradivo so prispevali: Pokrajinski arhiv Maribor, Pokrajinski muzej Maribor, Muzej narodne osvoboditve Maribor, Umetnostna galerija Maribor, Moderna

<sup>60</sup> Mladen Bogić, *Železniški mostovi v Sloveniji*, str. 43.

<sup>61</sup> *Medobčinski uradni vestnik*, 31. 3. 1992, str. 186.

<sup>62</sup> *Večer*, leto 23, št. 4, 7. 1. 1967, str. 4.

galerija Ljubljana, Umetniški kabinet Primož Premzl, Slovenske železnice, Železniški muzej Slovenskih železnic, Filatelistično društvo Maribor.

Pobudnik postavitve razstave ob obletnici železniškega mostu je bil Marko Košir, koordinatorica razstave dr. Vlasta Stavbar. Razstavo in katalog so v sodelovanju z Univerzitetno knjižnico Maribor omogočile Slovenske železnice.

»Železnica kot revolucionarna iznajdba je bistveno preusmerila človeka, spremenila je njegovo zavest, zdramila ga je iz bidermajerske zazrtosti vase, odslej mu je misel uhajala nemara manj visokoteče, zato pa toliko bolj v širino k mnogovrstnejšim vprašanjem.«<sup>63</sup>

## VIRI IN LITERATURA

### Arhivski viri

Arhiv Slovenskih železnic, fond: Spodnji ustroj mostovi, Zidani most–Šentilj, Maribor jeklen most čez Dravo km 593, 291; 1889–1945, 1902–1950.

Pokrajinski arhiv Maribor, fond: Zbirka fotografij in razglednic.

### Časopisni viri

*Jutro* 1941, 1942

*Kmetijske in rokodelske novice* 1845, 1846

*Ljudska pravica* 1949

*Marburger Zeitung* 1866, 1903, 1941

*Večer* 1967

### Monografije

Mladen Bogič, *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana, 1998.

Mladen Bogič, Marko Košir, *Železniški mostovi v Sloveniji: ob 150-letnici mostu, 16. Februar 1866–2016*. Maribor, 2016.

Tadej Brate, Von Graz südwärts nach Laibach. *Die Südbahn: vom Donauraum zur Adria (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest)*. Graz; Wien, 1987.

Janez Cvirn, Andrej Studen, »Ko vihar dirjajo hlaponi«: *k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju*. Ljubljana, 2011.

*Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*, Zv. 1–6. Wien-Teschen-Leipzig, 1898–1908.

<sup>63</sup> Sergej Vrišer, Povzetek, str. 401.



- Marko Košir, Mladen Bogič, *Železniška proga Šentilj-Zidani Most*. Maribor, 2013.
- Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana, 1968.
- Ignacij Orožen, *Celska kronika*. Celje, 1854.
- Rudolf Gustav Puff, *Maribor: njegova okolica, prebivalci in zgodovina*. Maribor, 1999.
- Igor Sapač, Franci Lazarini, *Arhitektura 19. stoletja na Slovenskem*. Ljubljana, 2015.
- Marjan Žnidarič, *Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja na slovenskem Štajerskem*. Maribor, 1990.

### Članki

- Mladen Bogič, *Železniški mostovi v Sloveniji*. *Arhitektov bilten*, leto 42, št. 195/196, 2012.
- Mladen Bogič, 2012, *Železniški mostovi v Sloveniji = Railway bridges in Slovenia*. *Arhitektov bilten*, let. 42, št. 195/196, 2012.
- Tadej Brate, Von Graz südwärts nach Laibach. *Die Südbahn: vom Donauraum zur Adria (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest)*. Graz; Wien, 1987.
- Janez Cvirn, Oris zgodovine Maribora 1750–1850. *Studia Historica Slovenica*, letnik 6, št. 2–3, 2006.
- Oroslav Caf, Glas iz Štajerskega. *Kmetijske in rokodelske novice*, leto 3, št. 38.
- Jože Curk, Slovenještajerski trgi in mesta v 19. stoletju. *Časopis za zgodovino in narodopisje*, n. v. 15/1–2, 1979.
- Damijan Guštin, Južna železnica kot cilj vojaških operacij slovenskega odporniškega gibanja (1941–1945). *Acta histriae*, 16, št. 3, 2008.
- Breda Ilich Klančnik, (Foto)portret mariborskega železniškega mostu, *Mariborski železniški most: 1846–1866–2016*. Maribor, 2016.
- Peter Vodopivec, Južna železnica in industrializacija. *Podobe modernizacije: poglavja iz gospodarske in socialne modernizacije Slovenije v 19. in 20. stoletju*. Ljubljana, 2009.
- Sergej Vrišer, Povzetek, *Die Südbahn: vom Donauraum zur Adria (Wien-Graz-Marburg-Laibach-Triest)*. Graz; Wien, 1987.

## THE MARIBOR RAILWAY BRIDGE 1846-1866-2016

### Summary

The Graz circle around the Archduke John of Austria was in favour of building the Southern Railway. The Southern Railway route became a permanent building site that was moving to the south. The building of the Southern Railway and of the Carinthia Railway influenced the overall development of Maribor. The traffic on the Drava River represented the main economic power of the city before the railway-opening day. Between 1844 and 1846, the original wooden bridge of the American Howe Construction, designed by Carl Ritter von Ghega, was built in the eastern outskirts of the city. In twenty-years-time, the wooden double-track railway bridge was dilapidated. The construction of the Carinthia Railway demanded a third track and therefore the Southern Railway administration decided to

build an own new bridge in less than two years. They built a steel railway arch bridge. The events of World War II did not spare the railway bridge, for it was a strategically important object on the Southern Railway line. During World War II, the bridge went through some dramatic moments, from mining and quick traffic restoration by the Germans to ally bombing. Because the bridge construction is a part of the technical heritage, the further repairs and rebuilding were performed extra carefully. The exhibition *The Maribor Railway Bridge 1846-1866-2016* marked the 170<sup>th</sup> anniversary of the original wooden bridge and the 150<sup>th</sup> anniversary of the existing steel bridge as the biggest and the oldest still preserved railway bridge in Slovenia.

## **DIE MARIBORER/MARBURGER EISENBAHNBRÜCKE 1846-1866-2016**

### **Zusammenfassung**

Im Grazer Kreis um Erzherzog Johann bemühte man sich um den Bau einer Eisenbahn durch die Steiermark. Die Trasse der Südbahn wurde zu einer Dauerbaustelle, die sich immer weiter in den Süden erweiterte. Der Ausbau der Südbahn und der Drautalbahn (Kärntner-Bahn) beeinflusste die Entwicklung der Stadt an der Drava/Drau. Die größte Handelsmacht bis zur Einweihung der Eisenbahn war der Verkehr am Fluss. Am östlichen Rand der Stadt baute man in den Jahren 1844 bis 1846 nach dem Entwurf von Carl Ritter von Ghega die erste Holzbrücke der amerikanischen Konstruktion Howe. Innerhalb von zwanzig Jahren diente die Holzbrücke aus. Der Bau der Drautalbahn (Kärntner-Bahn) verlangte ein drittes Gleis und deswegen entschied sich die Verwaltung der Südbahngesellschaft, nach eigenen Plänen in weniger als zwei Jahren eine neue Brücke zu bauen. Sie erbauten eine stählerne Bogenbrücke. Der Zweite Weltkrieg verschonte die Brücke nicht, da sie ein strategisch bedeutendes Objekt der Südbahn war. Während des Zweiten Weltkrieges erlebte die Brücke viele dramatische Momente, von Sprengungen, schnellem Wiederaufbau des Eisenbahnverkehrs seitens des Besatzers, bis zur Bombardierungen der Alliierten. Mit weiteren Reparaturen und Sanierungen bekam die Brückenkonstruktion, die zu einem Teil des technischen Erbes wurde, eine besondere Sorge und Wartung. Die Ausstellung *Die Mariborer/Marburger Eisenbahnbrücke 1846-1866-2016* wurde dem 170-jährigen Jubiläum der ersten Holzbrücke und dem 150-jährigen Jubiläum der bis heute bestehenden stählernen Brücke gewidmet und feierte sie als die größte und die älteste noch erhaltene Eisenbahnbrücke in Slowenien.