

Gorazd Humar, univ. dipl. inž. grad.
samostojni raziskovalec zgodovine gradbeništva
gorazd.humar@gmail.com
Šempeter pri Gorici



Strokovni članek

UDK/UDC: 624.21.03:7.035.93(497.4)(091)

(članek je bil predhodno objavljen v zborniku Goriški letnik: zbornik Goriškega muzeja, št. 46, str. 203–222, 2022)

OTTO WAGNER JE NA SOLKANSKEM MOSTU PUSTIL ZANIMIV PEČAT – O ODKRITJU IZVORA MOSTNE OGRAJE

OTTO WAGNER LEFT A FASCINATING MARK ON THE SOLKAN BRIDGE – ON THE DISCOVERY OF THE ORIGIN OF THE BRIDGE FENCE

Povzetek

Solkanski železniški most, zgrajen leta 1906, ima največji kamniti lok med mostovi na svetu. V delu nad lokom je bila postavljena zanimiva in bogato dekorirana litoželezna secesijska ograja, ki je s poružitvijo mostu med prvo svetovno vojno skupaj z lokom zgrmela v Sočo in tam ostala vse do leta 1999, ko je bilo v obsežni potapljaški akciji najdenih nekaj njenih bistvenih delov. Najdena ograja Solkanskega mostu je identična tisti, ki jo je dunajski arhitekt Otto Wagner, oče dunajske secesije, postavil na leta 1901 zgrajeni liniji Dunajske mestne železnice v središču Dunaja. Zanimivo je tudi dejstvo, da je prav to linijo dal Otto Wagner projektirati arhitektu Jožetu Plečniku.

Ključne besede: Otto Wagner, Solkanski most, Bohinjska železniška proga, secesija, Dunajska mestna železnica, Jože Plečnik, R. Ph. Waagner

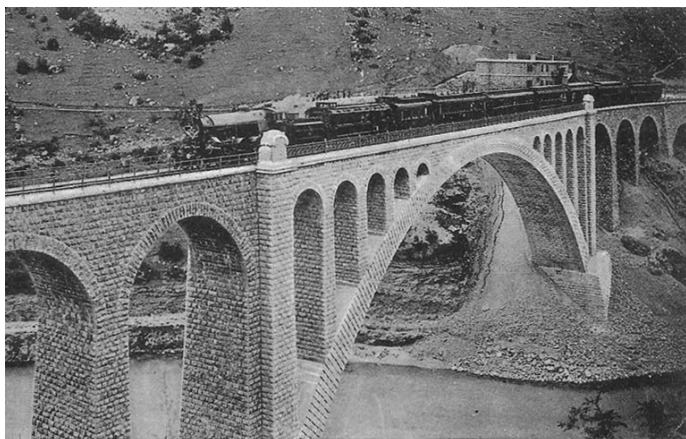
Summary

The railway bridge in Solkan, built in 1906, has the largest stone arch in the world. A fascinating and richly decorated cast-iron Secession-style fence was set up in the section above the arch. During World War I, when the bridge was demolished, it tumbled into the Soča River along with the arch. It remained there until 1999 when some of its essential parts were found during an extensive diving campaign. The recovered fence from the Solkan Bridge is identical to the one erected by Viennese architect Otto Wagner, father of the Vienna Secession, on the urban railway line in the centre of Vienna in 1901. An interesting fact: Otto Wagner entrusted the design of this railway line to the architect Jože Plečnik.

Key words: Otto Wagner, Solkan Bridge, Bohinj railway line, Secession, Vienna's urban railway, Jože Plečnik, R. Ph. Waagner

1 UVOD

Devetnajstega julija 1906 je bila slovesno odprta Bohinjska železniška proga kot najtežji odsek med vsemi novimi alpskimi progami (Neue Alpenbahnen), ki jih je v začetku 20. stoletja gradila avstro-ogrška država. Ta proga je bila del pomembne druge železniške povezave s hitro rastočim pristaniščem v Trstu, kamor je prva železnica, znana kot Južna železnica, prispela že leta 1857. Namen nove proge je bil povezovati industrijska območja Bavarske, zahodne in osrednje Avstrije ter južne Češke s Trstom. Na dan odprtja proge se je na Solkanskem mostu ustavil slavnostni cesarski vlak s prestolonaslednikom Francem Ferdinandom na čelu številne delegacije (slika 1). Vlak je na mostu postal nekaj minut, toliko, da je Franc Ferdinand pozdravil graditelje, po kratkem postanku pa je odpeljal v Gorico, kjer je bila na železniški postaji organizirana velika slovesnost [Humar, 1996].



Otvoritev bohinske železnice dne 19. 7. 1906. Dvorni vlak na železniškem mostu v Solkanu pri Gorici.

Slika 1. Slavnostni vlak s prestolonaslednikom Francem Ferdinandom na dan odprtja Bohinjske železniške proge 19. julija 1906. Razglednica iz zasebnega arhiva Gorazda Humarja [Humar, 2022b].

Solkanski most je takoj po odprtju Bohinjske železniške proge zaslovel kot most z največjim kamnitim lokom na svetu. Do takrat in tudi kasneje ni nihče nad vodno oviro zgradil večjega kamnitega loka na mostovih [Humar, 1996]. Zgrajen je bil iz skrbno izbranih in natančno obdelanih kvadrov iz nabrežinskega školjčnega apnenca. Vanj je bilo vgrajenih 1960 kubičnih metrov blokov, ki so skupno tehtali okoli 5600 ton. Še bolj presenetljivo je dejstvo, da so vse kamne v lok mostu vgradili po vnaprej točno določenem postopku v vsega 18 delovnih dneh [Humar, 1996].

Po odprtju je imel Solkanski most samo devet let mirnega življenja. Po njem je železniški promet živahno tekkel, saj je v povprečju vsakih sedem minut čez most pripeljal vlak. S pričetkom prve svetovne vojne na naših tleh konec maja 1915 in vzpostavitvijo soške fronte se je vloga mostu močno spremenila, saj je postal del oskrbovalne poti za avstro-ogrsko vojsko, vse do usodne noči med 8. in 9. avgustom 1916, ko je avstrijska vojska ob umiku zminirala glavni lok mostu, ki se je v trenutku zrušil v Sočo. Leta 1925, po končani prvi svetovni vojni in priključitvi Primorske k Italiji na osnovi Rapalske pogodbe, so italijanske državne železnice pristopi-

le k obnovi loka Solkanskega mostu. Delo je bilo zaključeno 8. avgusta 1927, na predvečer enajste obletnice italijanske zasedbe Gorice.

Med drugo svetovno vojno je bil most šestkrat tarča zavezniških angloameriških zračnih napadov, najhujša napada sta bila januarja in marca 1945, ko je bil zgornji, povozni del mostu resno poškodovan, lok pa je ostal cel, čeprav delno poškodovan. Takoj po koncu vojne je Zavezniška vojaška uprava most popravila in tak je ostal do današnjih dni [Humar, 1996].

2 NAJDBA OGRAJE IN ODKRITJE NJENEGA AVTORSTVA

Med 18. in 20. junijem 1999 je pod Solkanskim mostom v koritu reke Soče potekala tridnevna potapljaška akcija, ki jo je organiziralo Društvo za podvodne aktivnosti Soča Nova Gorica [Debeljak, 2000]. Na dolžini okoli 200 metrov so bili z dna reke pobrani številni manjši ostanki dveh nekdanjih ograj Solkanskega mostu. Prva ograja je bila iz litega železa in je bila postavljena na most leta 1906 med gradnjo Bohinjske železniške proge in samega mostu. Druga ograja je bila italijanske izdelave, narejena iz navadnega železa, na most pa je bila postavljena ob njegovi obnovi leta 1927. V Sočo je manjši del ograje padel zaradi poškodb mostu, ki so jih v nočnih letalskih bombnih napadih med januarjem in marcem 1945 povzročila angloameriška letala [Humar, 1996]. V izvorni obliki sicer vse od leta 1927 še vedno stoji le v predelu nad lokom. V tem prispevku se bomo posvetili izključno ograji, ki so jo predvideli prvotno ob izgradnji mostu leta 1906.

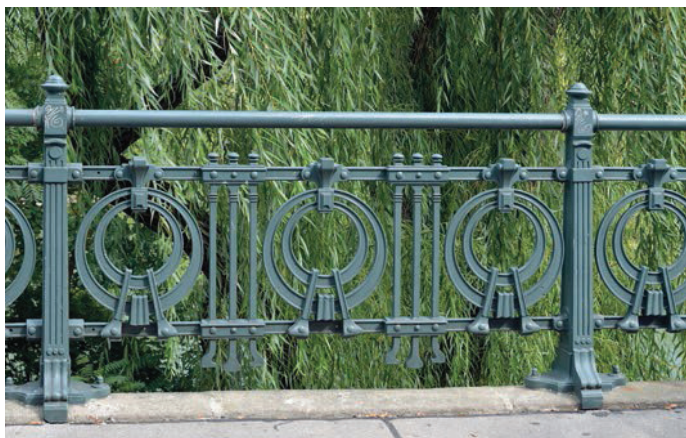
Iz Soče pobrani ostanki obeh ograj so bili po omenjeni potapljaški akciji shranjeni v depo Goriškega muzeja v Ajdovščini. Iz kosov ograje se da sestaviti le en celovit segment ograje dolžine približno dva metra (slika 2). Ključno je, da sta dokaj dobro ohranjena litoželezna stebrička, ki sta bila dveh tipov. Na večjem stebričku je viden napis proizvajalca. Zelo verjetno je po končani prvi svetovni vojni večji del ograje končal kot odpadno železo brez posebne vrednosti, zato je majhen preostanek kosov, najdenih v omenjeni potapljaški akciji leta 1999, pomemben. Iz najdenih ostankov ograje se je namreč dalo rekonstruirati reprezentativni vzorec segmenta ograje.



Slika 2. Rekonstrukcija ograje Solkanskega mostu iz segmentov, najdenih v Soči, foto: Katarina Brešan [Goriški muzej, 2022].

Od leta 1999 do 2022 ostanki te ograje niso bili deležni kakršnihkoli večjih raziskav o izvoru ali avtorjih. Kot raziskovalec zgodovine Solkanskega mostu sem lahko že takoj ob potapljaški akciji ugotovil, da najdeni ostanki prvotne ograje iz leta 1906 povsem ustrezajo tisti, ki je bila predvidena na načrtih za gradnjo Solkanskega mostu.

Triindvajset let po tem, ko so bili ostanki ograje Solkanskega mostu potegnjeni iz Soče, je prišlo do korenitega preobrata pri vedenju o izvoru njegove litoželezne ograje. Domneva, da gre v primeru te ograje za izjemen izdelek tako po umetniški kot po tehnični plati, je dobila v zelo kratkem času trden okvir in pridobili so se vsi potrebni dokazi o izvoru ograje. Pri tem so poleg raziskovalnega dela pri identifikaciji avtorja ograje pomembno vlogo igrale tudi nekatere okoliščine. Prva je ta, da sem takšno ograjo, kot jo je imel Solkanski most, pred nekaj leti naključno zagledal v središču Dunaja ob Donavskem kanalu, vendar takrat še nisem mogel ugotoviti njenega izvora. Po skrbni preučitvi različnih virov in spletnih strani ([Schlöss, 1987], [Wikipedia, 2022]), vezanih na večje gradnje infrastrukturnih objektov, cest in železnic na Dunaju, pa sem prišel do ugotovitve, da je ograja, ki je stala na Solkanskem mostu od njegovega odprtja pa vse do usodne noči avgusta 1916, dejansko identična ograji, ki jo je za Dunajsko mestno železnico (Die Wiener Stadtbahn) projektiral znameniti dunajski arhitekt Otto Wagner (slika 3).

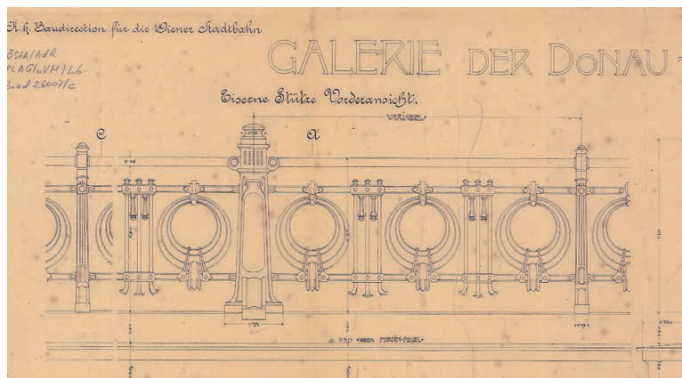


Slika 3. Wagnerjeva ograja s stiliziranimi lovorjevimi vencami ob Donavskem kanalu na Dunaju [Wikipedia, 2022].

Do neizpodbitnih dokazov, da je bila nekdanja ograja Solkanskega mostu izrisana v Wagnerjevem arhitekturnem ateljeju, sem prišel po tem, ko sem se povezal s kolegom, ki dela v gradbenem podjetju Metz & Partner na Dunaju, ki je takšne ograje vzdrževalo in zamenjavalo njene poškodovane dele.

3 DOKAZI O TEM, DA JE OGRAJO, OBLIKOVANO V SECESIJSKEM STILU, ZRISAL OTTO WAGNER

Najpomembnejši dokaz o izvoru ograje predstavlja kopija originalnega načrta ograje Dunajske mestne železnice, ki jo hrani podjetje Metz & Partner z Dunaja [Metz & Partner, 2022a], izvirkir pa je v Avstrijskem državnem arhivu na Dunaju (Österreichisches Stadtarchiv, Wien) (slika 4).



Slika 4. Detajl iz kopije načrta Dunajske mestne železnice z vrisano ograjo. Skoraj identična je bila postavljena tudi na Solkanskem mostu [Metz & Partner, 2022a].

Vsi načrti Dunajske mestne železnice so imeli podpis ateljeja, iz katerega so načrti izšli. In ta podpis je bil podpis Otta Wagnerja.

V neposredni bližini Uranie, znamenite dunajske stavbe z astronomsko opazovalnico, postavljene leta 1910 ob kanalu Donave v središču mesta, ki jo je projektiral arhitekt Maks Fabiani, je reprezentativni vzorec Wagnerjeve ograje. Na to mesto je bil postavljen kot spomenik leta 2018, ob stoti obletnici smrti Otta Wagnerja, na kar spominja tudi manjša bronasta tabla, ki je bila ob tej priložnosti postavljena ob vzorcu. Zanimivost vzorca je tudi ta, da je ograja pobarvana v svetlo bež barvo, kot jo je Wagner določil zanjo ob njenem nastanku med letoma 1900 in 1901 (slika 5). Vse še obstoječe Wagnerjeve ograje na Dunaju so namreč po letu 1950 prebarvali v zeleno in takšne barve so še danes. Na Dunaju to ograjo prebivalci imenujejo kar Wagnerjeva ograja. Dokaze o tem, da je ta ograja nastala v Wagnerjevem arhitekturnem ateljeju, je mogoče dobiti tudi v vseh knjigah, ki obravnavajo gradnjo Dunajske mestne žele-



Slika 5. Wagnerjeva ograja ob Donavskem kanalu na Dunaju je bila ob postavitvi med letoma 1900 in 1901 bež barve. Vzorec ograje z originalno barvo je bil nedaleč od Uranie postavljen leta 2018, ob 100. obletnici smrti Otta Wagnerja, o čemer pričča spominska tabla ob ograji ([Metz & Partner, 2022a], [Metz & Partner, 2022b]), foto: Gorazd Humar [Humar, 2022b].

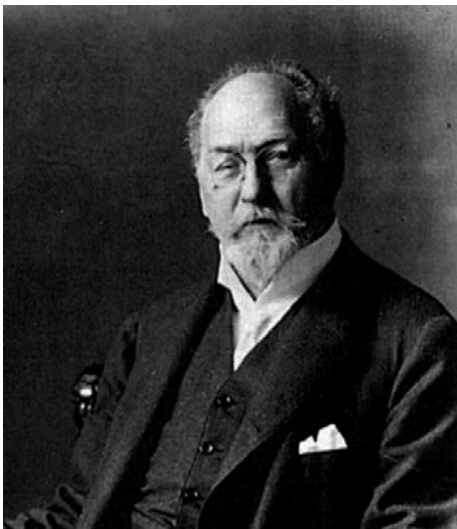
znice med letoma 1896 in 1901. Med najpomembnejšimi deli v tem pogledu sta knjiga avtorja Ericha Schlössa [Schlöss, 1987] o zgodovini Dunajske mestne železnice in knjiga Otto Wagner – Die Wiener Stadtbahn [Czech, 2017].

4 OTTO WAGNER POSTANE NOSILEC PROJEKTIRANJA DUNAJSKE MESTNE ŽELEZNICE

Dunaj, ki je že leta 1890 štel 1,5 milijona prebivalcev in je veljal za tretje največje mesto v Evropi, je doživel ob koncu 19. stoletja hiter, skorajda bliskovit razvoj. Oblasti so se v zelo kratkem času odločile za enega največjih projektov v zgodovini Dunaja. To je bila izgradnja nekaj manj kot 40 kilometrov dolge mreže Dunajske mestne železnice. Ta naj bi povezala središče Dunaja z vsemi njegovimi predmestji ([Schlöss, 1987], [Wikipedia, 2022]).

Omenjenega obdobja ne moremo obravnavati brez vloge in delovanja arhitekta Otta Wagnerja (slika 6), začetnika, očeta in tvorca nove smeri v arhitekturi, imenovane dunajska secesija, v Avstriji poznane pod imenom Jugendstil – stil mladih. V zahodnem svetu pa so za to novo arhitekturno smer uporabljali največkrat izraza Liberty in Art nouveau.

Otto Wagner (1841–1918) je študiral arhitekturo na dunajski Akademiji za likovno umetnost (Akademie der bildenden Künste Wien). Kmalu se je uveljavil kot vodilni dunajski arhitekt. Leta 1894 je postal tudi profesor na tej akademiji.



Slika 6. Arhitekt Otto Wagner [Architectuul, 2022].

Njegov sloves je najodločneje vplival na dejstvo, da mu je bil leta 1894, ko je tudi dobil profesuro, zaupan še največji projekt v njegovem življenju. Z gospodarskega ministrstva je prejel vabilo, da prevzame izdelavo projekta na novo zasnovane mestne železnice Dunaja. Dvaindvajsetega maja 1894 mu je bil s pogodbo, ki jo je podpisal z Generalno direkcijo Avstrijskih državnih železnic, zaupan mandat za celostno urbanistično in arhitekturno ureditev Dunajske mestne žele-

znice [Schlöss, 1987]. V ta okvir je spadalo projektiranje trase železnice skozi mesto z vsemi potrebnimi gradbenimi posegi, med katere je spadala predvsem gradnja postaj, mostov, nadvozov, predorov, razsvetljave in dekoracija vseh objektov v enotnem arhitekturnem stilu. Za izvedbo te projektne naloge je Wagner v kratkem času v svojem projektivnem ateljeju oblikoval delovno skupino s približno 70 strokovnjaki, med katere je že leta 1894 poleg številnih znanih arhitektov tistega časa povabil tudi Maksa Fabianija. Ta je v Wagnerjevem biroju delal dve leti, nato pa je začel svojo samostojno pot arhitekta. Nekoliko kasneje se je Wagnerju pri tem projektu pridružil še (od Fabianija nekoliko mlajši) obetaven arhitekt Jože Plečnik [Schlöss, 1987].

Dela so po Wagnerjevih projektih hitro stekla in slavnostna otvoritev prvega odseka mestne železnice je bila ob prisotnosti cesarja Franca Jožefa I. že 9. maja 1898. Drugi del pogodbe za projektiranje zadnjega dela Dunajske mestne železnice je Wagner zaradi zamud pri izvajanju prvih treh linij podpisal nekoliko kasneje, in sicer 22. decembra 1899. Tokrat je bila podpisnica na drugi strani C.-kr. Gradbena direkcija za Dunajsko mestno železnico (Die Wiener Stadtbahn). Ta pogodba se je nanašala predvsem na projektiranje zadnje, četrte linije, imenovane Donaukanallinie, ki je potekala vzdolž Donavskega kanala in Nabrežja cesarja Franca Jožefa I. (Franz Josefs-Quai) [Schlöss, 1987].

Otto Wagner je s sodelavci narisal načrte za mestno železnico na Dunaju z vsemi objekti vred. Njenih 28 postaj stoji še danes v nespremenjeni obliki in predstavljajo prave arhitekturne bisere iz obdobja dunajske secesije.

4.1 Wagnerjeva ograja postane pomemben del urbanistične ureditve Dunaja

Pristop Wagnerja in njegovih sodelavcev pri projektiranju Dunajske mestne železnice, ki je korenito spremenila ne samo videz Dunaja, pač pa tudi prometne razmere v mestu, je bil celosten. Pri oblikovanju elementov železnice ni bilo nič prepuščeno naključju. V to skupino oblikovanja sestavnih arhitekturnih elementov, ki so tvorili usklajeno podobo celotnega sistema, so spadale tudi ograje, ki so pri Dunajski mestni železnici igrale izredno pomembno vlogo, saj so fizično ločevale obstoječi cestni promet in predvsem pešce od železnice. To je bilo pomembno predvsem z vidika varnosti vseh udeležencev mestnega prometa v novonastalih razmerah. Pri tem pa je najpomembnejše, da je ograja postala ne samo tehnična ovira, namenjena varnosti, pač pa tudi, da je postala sestavni dekorativni element celotnega projekta mestne železnice ter celotnega urbanega okolja, kamor je bila umeščena. Znano je, da je hotel Wagner vožnjo z železnico po Dunaju spremeniti v estetski užitek in doživljaj. Očitno mu je to z angažiranim oblikovalskim pristopom povsem uspelo.

4.2 Osnovni tipi Wagnerjeve ograje

Pravzaprav je v Wagnerjevem ateljeju nastalo več tipov ograje, ki so jih postavljali ob mestni železnici. Vsi ti tipi so se med sabo lahko tudi rahlo razlikovali v različicah in detajlih, ki bi jih nepoznavalsko oko le stežka opazilo.

Wagner je s svojimi sodelavci izrisal več različic ornamenirane in dekorirane železne ograje, ki so se po videzu in arhitekturnem slogu ujemale z drugimi objekti mestne železnice, izdelanimi v secesijskem slogu. Med vsemi modeli sta se najbolj uveljavila dva, od katerih je eden nosil motiv cveta sončnice (slika 7), drugi pa motiv s stiliziranimi lovorjevimi venci (slika 8).



Slika 7. Model Wagnerjeve ograje z motivom cveta sončnice [MeinBezirk.at, 2022].



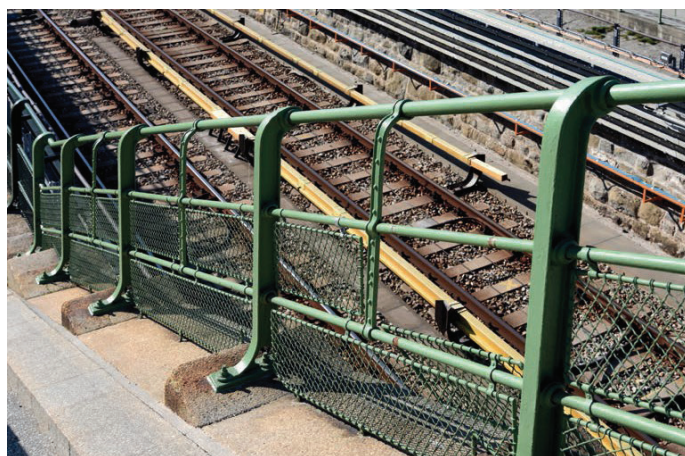
Slika 8. Ograjo s cvetom sončnice je ob Donavskem kanalu nadomestila ograja z lovorjevimi venci [Metz & Partner, 2022c].

Zakaj je Wagner na svojih delih pogosto upodabljal prav lovorjeve vence? Za takšno izbiro je mogoče najti več razlag. Lovorjevi venci, ki so bili že v antiki simbol zmagovalcev, naj bi simbolizirali zmago novega arhitekturnega (secesijskega in hkrati Wagnerjevega) sloga nad historicističnim arhitekturnim slogom, ki je v arhitekturi prevladoval do tedaj. Sicer pa je Wagner rad uporabljal podobe omenjenih vencev na številnih svojih arhitekturnih delih.

Tip secesijske ograje z lovorjevimi venci, ki še danes krasi središče Dunaja, je bil uporabljen le na zadnji in najkasneje zgrajeni liniji železnice vzdolž Donavskega kanala, čeprav Wagner v prvih osnutkih te linije še ni predvidel takšne ograje, pač pa ograjo z motivi sončnice [Bischoff, 1897].

Ocenjeno je, da je bilo skupno postavljeno okoli 3400 metrov ograje z lovorjevimi venci na odseku od astronomske opazovalnice Urania vzdolž Nabrežja cesarja Franca Jožefa I. ob Donavskem kanalu. Isti tip ograje z lovorjevimi venci, razlikoval se je le v manjših detajlih, je bil leta 1900 postavljen tudi na Mostu Radetzkega, na enem pomembnejših mostov ob vstopu v ožje središče mesta. Za Dunajčane so značilne Wagnerjeve ograje kmalu postale zaščitni znak mestne železnice. Rečejo enostavno tako: »Kjer je Wagnerjeva ograja, tam je tudi mestna železnica«.

Poleg secesijsko dekoriranega in s tem oblikovno bogatejšega tipa ograje, bodisi tistega z motivi sončnice bodisi tistega z motivi stiliziranih lovorjevih vencev, pa se je pri Dunajski mestni železnici uveljavil še enostavnejši in s tem tudi cenejši tip ograje (slika 9). Stebrički so bili izdelani iz litega železa, povezovalne cevi pa so bile iz navadnega železa. Ta tip ograje je bil postavljen v glavnem na vseh primestnih postajah mestne železnice, tudi v neposredni bližini gradu Schönbrunn. Njihova skupna dolžina je nekaj deset kilometrov. Postavili so jo tudi ob številnih postajah v središču Dunaja, med drugim na Karlovem trgu (Karlsplatz) ob istoimenski postaji, ki je v neposredni bližini znamenite dunajske glasbene hiše Musikverein, v kateri prirejajo po vsem svetu znane novoletne koncerte.



Slika 9. Wagnerjeva ograja enostavnejšega tipa na eni od postaj Dunajske mestne železnice [Wikipedia, 2022].

Danes ta enostavnejši tip ograje v Avstriji še vedno izdelujejo pod imenom Wagnerjeva ograja (Wagner Geländer).

5 NA SOLKANSKEM MOSTU STA BILA POSTAVLJENA DVA TIPA WAGNERJEVE OGRAJE

Solkanski most ni bil katerikoli most na trasi druge železniške povezave avstrijskega zaledja s pristaniščem v Trstu. Zaradi težavnosti gradnje in zaradi največjega loka iz kamna na svetu

je zagotovo užival posebno mesto tudi pri Avstrijskih državnih železnicah (k.k. österreichische Staatsbahnen - kkStB), ki so v celotno progo investirale in jo gradile. Temu primerno je bil tudi arhitekturno okrašen. To se je morda najbolj poznalo prav po bogatosti dveh tipov ograj, ki sta bili postavljeni na mostu.

Prvi, bogatejši tip ograje v secesijskem stilu je bil postavljen le nad glavnim lokom mostu v dolžini okoli 90 metrov – to je bil tisti tip ograje, katere polnila je Otto Wagner dekoriral s stiliziranimi lovorjevimi vencami in padajočimi trakovi. Na centralni del mostu je bila postavljena ograja s ponavljajočimi se enakomernimi ritmi močnejših glavnih in nekoliko manjših pomožnih nosilnih stebričkov. Vsi ti litoželezni stebrički so delovali zelo mogočno in so ograjo s svojimi ornamentami dodatno krasili. Na kamnito podlago so bili pritrjeni z vijaki.

V Soči najdeni deli Wagnerjeve ograje so s prepoznavnimi znaki dali dodatno potrdilo o njenem proizvajalcu. Na ohranjenem stebričku ograje, ki ga hrani Goriški muzej, se še vedno, kljub že nekoliko z vodo in peskom zbrušenim črkam, dovolj dobro vidi signatura z imenom proizvajalca ograje (slika 10). Na glavi stebrička piše: ACT. GES. R. PH. WAAGNER WIEN. To je ime te-



Slika 10. Signatura proizvajalca na stebričku, najdenem v koritu Soče leta 1999 foto: Katarina Brešan [Goriški muzej, 2022].



Slika 11. Fotografija glave stebrička na Dunaju s signaturo proizvajalca, foto: Gorazd Humar [Humar, 2022b].

daj že precej znanega izdelovalca železnih izdelkov in železnih konstrukcij ter pogodbenega izvajalca za Dunajsko mestno železnico, sam napis pa pomeni ACTIEN GESELLSCHAFT RUDOLPH PHILIP WAAGNER WIEN (Delniška družba Rudolph Philip Waagner Dunaj). Popolnoma enak napis danes stoji na ohranjenih originalnih delih ograje v centru Dunaja (slika 11).

Zanimivo je tudi to, da je Jože Plečnik v ateljeju Otta Wagnerja projektiral več postaj Dunajske mestne železnice ob Donavskem kanalu. V svoje projekte, ki so še ohranjeni, je vrisal enake elemente ograje z lovorjevimi vencami, kot so bili nekaj let kasneje uporabljeni na Solkanskem mostu [Czech, 2017]. O tem, ali je Jože Plečnik tudi avtor srednjega dela nekdanje ograje na Solkanskem mostu, je v svojem prispevku, objavljenem v Goriškem zborniku, pisal dr. Damjan Prelovšek [Prelovšek, 2022].

Precej manj težav pa je bilo s pridobitvijo dokaza o izvoru enostavnejšega dela ograje, ki od vsega začetka (od leta 1906) stoji na Solkanskem mostu, in sicer na njegovem levem in desnem pristopnem delu (glej sliko 12). Ta dokaz se je ponudil kar sam in je bil najden brez posebnega truda. Dovolj natančen ogled obstoječe ograje pove, da je tudi na tej ohranjena signatura istega proizvajalca, le da je zapisana v nekoliko krajši obliki. Na stebričkih ograje piše le: R. PH. WAAGNER WIEN (slika 13). Napis je izveden z vidno in reliefno izstopajočimi črkami, izpisanimi v vertikalni smeri vzdolž vseh stebričkov.

Wagnerjeva ograja enostavnejšega tipa je po do zdaj znanih podatkih postavljena na še dveh velikih mostovih, ki so jih gradili v okviru novih alpskih prog. Prvi od njiju je kamniti železniški most čez Sočo v Ajbi pri Kanalu, ki je bil na Bohinjski železniški progi zgrajen sočasno s Solkanskim mostom leta 1906. V času nastanka je z 242,5 m dolžine veljal za najdaljši kamniti most na železniškem omrežju avstro-ogrske države, hkrati pa je spadal med tri najdaljše kamnite mostove na svetu. Žal je bil ta most v začetku leta 1945 med zavezniškimi letalskimi napadi uničen [Humar, 2022a]. Tretji most z Wagnerjevo ograjo enostavnejšega tipa pa je še vedno stoječ železniški most Steyrling v dolini Selztal v Avstriji, ki ima granitni lok z razponom 70 m. Žal je bila pri prenovi zgornjega dela mostu očitno Wagnerjeva ograja odstranjena. Zanimivo je dejstvo, da železniški most na Bohinjski železniški progi čez Radov-



Slika 12. Wagnerjevi ograjni stebrički na današnjem Solkanskem mostu, foto: Gorazd Humar [Humar, 2022b].



Slika 13. Na stebričkih Wagnerjeve ograje na Solkanskem mostu je še vedno dokaj dobro vidna signatura proizvajalca, stebriček je zasukan vodoravno, foto: Gorazd Humar [Humar, 2022b].

no v Blejskem vintgarju s kamnitim lokom razpona 41 metrov ni imel takšne ograje, pač pa le navadno železno [Humar, 2023].

Solkanski most je tako danes edini železniški most med temi tremi velikimi mostovi novih avstrijskih alpskih železnic, ki nosi še delno ohranjeno originalno Wagnerjevo ograjo enostavnejšega tipa.

Svojo zgodbo pove tudi pozoren pregled vseh slojev barve, ki so bili nanešeni na litoželezne stebričke in se jih da brez težav identificirati, saj so vsi dokaj dobro vidni že s prostim očesom. Nanosi barve na stebričkih ograje Solkanskega mostu so identični slojem barve, ki so bili naneseni na stebričke ograje na Dunajski mestni železnici. To mi je potrdil tudi kolega z Dunaja, ki je dal vzorce barve z dunajskih in solkanskih stebričkov preiskat v pooblaščen laboratorij na Dunaju (kopijo poročila hrani Gorazd Humar [Kocić, 2022]). Kot prvi sloj je bila v obeh primerih nanesena antikoroziivna zaščita z rdečo minijevno barvo. Drugi sloj je bila značilna bež barva (Hellbeige), torej takšna, kot jo je za ograjo na Dunaju izbral Otto Wagner. Takšna barva je bila nanesena tudi na ograjo Solkanskega mostu že ob njegovi otvoritvi leta 1906 in je na določenih mestih dobro vidna še danes. Kasneje je bil na ograjo Solkanskega mostu nanesen še sloj motno zelene barve. S podobno barvo so pobarvane vse Wagnerjeve ograje na Dunaju še danes (v Avstriji označena kot barva Resedagrün).

Obe vrsti ograje sta bili izdelani iz litega železa, le horizontalne palice ali cevi, ki so povezovale posamezne nosilne stebričke, so bile iz navadnega železa. Uporaba litega (in ne kovanega) železa je namreč omogočala velikoserijsko proizvodnjo posameznih elementov z vlivanjem v kalupih.

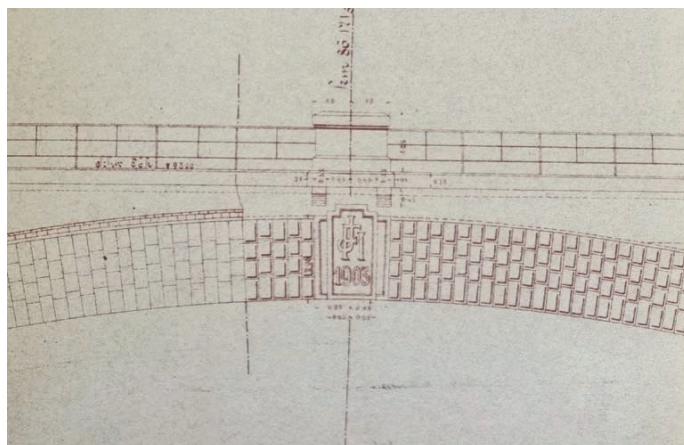
Poleg tega so bili deli ograje izdelani tako, da so se modularno vključevali v posamezne segmente. Ta modularnost je omogočala, da so se posamezni odseki dimenzijsko lahko do določene mere razlikovali med sabo, s čimer so se lahko prilagajali majhnim netočnostim pri postavljanju ograje in prilagajali predvsem zaključnim delom na stikih z objekti ali zidanimi stebri nekaterih odsekov ograje.

Kateri deli so bili izdelani iz litega in kateri iz navadnega železa, se lepo vidi na ohranjenih ostankih, ki jih hrani Goriški muzej. Vsi v Soči najdeni in poškodovani kosi litoželeznih delov so na določenih mestih prelomljeni in ne zviti. Lito železo nima elastičnih lastnosti in pod velikimi obremenitvami počí podobno kot steklo in se tako prelomi. Zvili pa so se vsi tisti najdeni deli ograje iz navadnega železa, ki so v Sočo padli s porušitvijo loka mostu leta 1916. Iz takšnega železa so bile izdelane predvsem povezovalne vodoravne palice ograje, ki so nosile lovorjeve vence. Zgornja povezovalna palica je bila votla cev, narejena prav tako iz valjanega železa.

Posamezni dekorativni deli, med katere spadajo stilizirani lovorjevi venci in okrasne vertikalne, secesijsko oblikovane palice, so bili na horizontalne povezovalne palice ograje pritrjeni z železnimi vijaki in ne z zakovicami. Vijake so uporabljali zato, ker bi litoželezni deli ograje pri zabijanju zakovic zagotovo počili zaradi velikih udarnih sil, ki nastajajo pri njihovem zabijanju. Za primerjavo velja navesti dejstvo, da je celoten Eifflov stolp v Parizu (zgrajen leta 1889) izveden s spajanjem posameznih delov njegove konstrukcije le z zakovicami, saj so vsi nosilni deli stolpa izdelani iz običajnega železa [Humar, 2021].

6 ZANIMIVE SPREMEMBE OGRAJE NA NAČRTIH SOLKANSKEGA MOSTU

Znano je, da je prvotni načrt za gradnjo Solkanskega mostu, kot so ga načrtovale Avstrijske državne železnice leta 1903, predvideval izgradnjo kamnitega loka z razponom 80 m in ne 85 m, kot je znašal dejanski razpon loka ob njegovi izgradnji. K tej spremembi so bili graditelji prisiljeni po tem, ko so spomladi leta 1904 pri izkopih za temelje na levem (solkanskem) bregu Soče pod površino iz gramoznega konglomerata naleteli na sloj nenosilne gline. Ta neugodna okoliščina jih je prisilila, da so premaknili lego temelja za 14 m gorvodno in povečali razpon loka za 5 m. Kopija načrta neizvedenega loka mostu iz leta 1903 je še ohranjena in se nahaja v arhivu Slovenskih železnic na železniški postaji v Novi Gorici [SŽ, 2022]. Zanimivost in posebnost načrta je ta, da je bil v sredini loka predviden velik zaključni kamen z inicialkami FJ I. (slika 14), ki so označevale kratice



Slika 14. Prvotni načrt za Solkanski most z 80-metrskim lokom iz leta 1903 je imel v temenu loka predviden napis z inicialkami imena cesarja Franca Jožefa I. Na načrtu predvidena ograja je še Wagnerjeva ograja enostavnega tipa [SŽ, 2022].

imena tedanjega avstro-ogrškega cesarja Franca Jožefa I. Pod kraticami je bila dodana letnica 1903. Za zdaj še ni znano, da bi še kateri od mostov na avstrijskih železnicah imel na vidnem mestu predviden napis z inicialkami takratnega cesarja.

Omeniti velja, da je tako oznako s kraticami imena cesarja Franca Jožefa I. dobil tudi leta 1901 zgrajeni Zmajski most v Ljubljani, posvečen cesarju, ki se je ob otvoritvi imenoval Jubilejni most cesarja Franca Jožefa I. Zmajski most v Ljubljani je v času nastanka veljal za enega največjih mostov iz armiranega betona v svetovnem merilu [Humar, 1998].

Druga pomembna posebnost načrta Solkanskega mostu pa je oblika njegove načrtovane ograje. Ta je bila v celoti predvidena kot Wagnerjeva ograja enostavnejšega tipa brez lovorjevih vencov, identična torej tisti, ki je bila večinoma uporabljena vzdolž primestnih delov Dunajske mestne železnice.

Potem ko je bil spremenjen načrt mostu s povečanjem razpona njegovega loka na 85 m, je prišlo tudi do korenite spremembe načrta ograje mostu. Ob tem velja poudariti, da so izginile inicialke cesarja Franca Jožefa I. v temenu loka, se je pa zato pojavil povsem nov tip ograje. Na kopiji načrta iz leta 1904, ki je prav tako hranjen v arhivu Slovenskih železnic na železniški postaji v Novi Gorici (slika 15), se jasno vidi, da je bila narisana takšna ograja, kot jo je Otto Wagner uporabil na Dunajski mestni železnici na Nabrežju Franca Jožefa I. ob Donavskem kanalu.

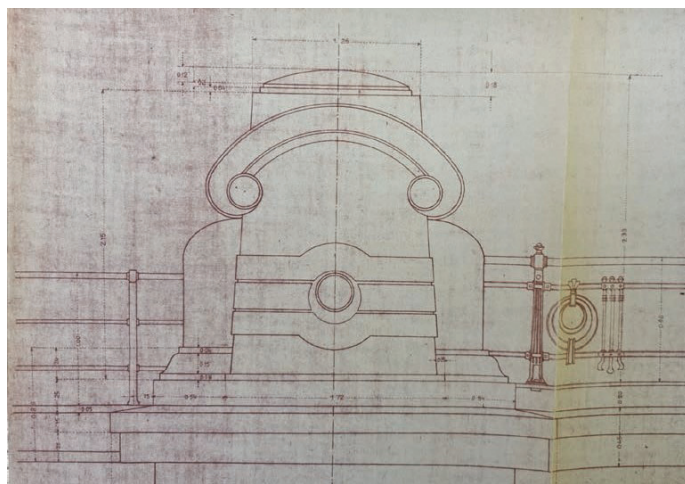


Slika 15. Detajl načrta za Solkanski most iz leta 1904, na katerem sta narisana različna tipa Wagnerjeve ograje [SŽ, 2022].

Sprememba načrta ograje na centralnem delu Solkanskega mostu z aplikacijo secesijske ograje Otta Wagnerja daje slutiti, da je bil s tem mostu dodan poseben pomen, ki so ga označevali enaki elementi ograje, kot so bili uporabljeni v središču Dunaja, vzdolž Nabrežja cesarja Franca Jožefa I. S takšno ograjo, ki je ni imel noben drug železniški most v avstro-ogrškem cesarstvu, so očitno želeli poudariti dejstvo, da ima Solkanski most največji kamniti lok na svetu. Z Wagnerjevo ograjo z lovorjevimi vencami je bila hkrati ustvarjena simbolna paralela med Dunajem in Solkanskim mostom, ki sta bila edina deležna privilegija imeti ograjo z lovorjevimi vencami kot simbolom cesarjev.

Pridiha dunajske secesije Otta Wagnerja na Solkanskem mostu ni dala samo litoželezna ograja. Na vseh štirih končnih delih te ograje in točno nad najvišjima stebroma so na zgornjem delu mostu stali štirje secesijsko oblikovani masivni in iz kamna zidani nizki ograjni stebri (slika 16), ki so zaključevali ograjo in ki jih žal danes ni več. Ti štirje stebri so označevali polje nad lokom mostu, nad katerim je stala Wagnerjeva ograja z lovorjevimi vencami. Na drugi strani teh štirih stebrov v smeri proti brežinam Soče pa je stala Wagnerjeva ograja enostavnejšega tipa, takšna, kot na pristopnih delih mostu še danes stoji v originalni obliki.

Vse secesijske elemente bogatejšega tipa ograje je odnesla porušitev loka mostu leta 1916. Italijanski graditelji so leta 1927 postavili drugačno in iz navadnega masivnega železa oblikovano ograjo, takšno, kot na tem delu mostu stoji še danes. Tudi mejni štirje kamniti stebri ograje so drugačni. Sicer so nekoliko nižji od prejšnjih, so pa na njih postavili štiri za most pomembne letnice, zapisane z rimskimi številkami (1906, 1916, 1925, 1927).



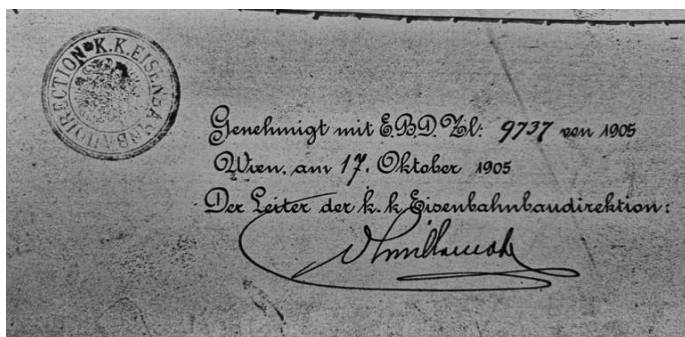
Slika 16. Zidani in secesijsko oblikovani ograjni steber ob vozni površini mostu je ločeval obe vrsti Wagnerjeve ograje [SŽ, 2022].

7 KAKO JE WAGNERJEVA OGRAJA PRIŠLA NA SOLKANSKI MOST

Za zdaj bi se težko dalo dokazano reči, ali si je Otto Wagner osebno prizadeval, da bi bila na Solkanski most kot most z izjemnimi tehničnimi karakteristikami postavljena njegova ograja, ali pa so njegovo ograjo na Solkanskem mostu postavili zaradi posredovanja naročnika ali nekoga drugega, vpletenega v izgradnjo mostu. To skrivnost morda še vedno skrivajo neraziskani arhivi na Dunaju.

Nekaj več sledi o možnih vzgibih za postavitev ograje na Solkanskem mostu nam nudi nekoliko globlje poznavanje zgodovine gradnje Dunajske mestne železnice in Bohinjske železniške proge. Gradnja obeh projektov časovno spada bolj ali manj v isto obdobje na prelomu 19. in 20. stoletja. Gradnja Bohinjske železniške proge kot najtežje alpske pro-

ge v sistemu avstrijskih železnic se je v večjem delu začela okoli leta 1903, dve leti za tem, ko je bil zaključen projekt Dunajske mestne železnice. In prav pregled imen vseh pri obeh projektih sodelujočih gradbenih podjetij in inženirjev nam da zanimive podatke. Zanimive zato, ker pri obeh projektih srečujemo bolj ali manj ista podjetja in iste inženirje. Tako je mogoče ugotoviti, da je bil direktor ene od štirih linij Dunajske mestne železnice, imenovane Gürtelinie, inženir Anton Millemoth, rojen leta 1839 v Ruti pri Lovrencu na Pohorju [OeBL, 2022]. Taisti inženir je leta 1904 postal direktor gradnje Bohinjske železniške proge, kar je mogoče ugotoviti tudi po njegovih podpisih na ohranjenih načrtih tako Bohinjske železniške proge kot na načrtih Solkanskega mostu (slika 17).



Slika 17. Podpis direktorja Bohinjske železniške proge inženirja Antona Millemotha na načrtu Solkanskega mostu [SZ, 2022].

Tudi renomirano dunajsko gradbeno podjetje Brüder Redlich und Berger, ki je zgradilo Solkanski most, je sodelovalo pri gradnji več objektov na Dunajski mestni železnici, predvsem mostov in viaduktov. In tu je po vsej verjetnosti vmes še podjetje Rudolph Philip Waagner z Dunaja, ki je izdelalo večino litoželeznih ograj za Dunajsko mestno železnico. Zagotovo je imelo velik poslovni interes prodati izdelke iz svoje livarne. Poznavajoč vse ključne ljudi pri Avstrijskih državnih železnicah, so lahko predstavniki tega podjetja splekli veliko poslovnih niti in s tem prodali veliko svojih proizvodov.

Iz navedenega bi se dalo sklepati, da so vsa ta poznanstva po vsej verjetnosti z Dunaja na Solkanski most prinesla Wagnerjevo ograjo. Dokončen in natančnejši odgovor na to domnevo pa bo morda dala bolj poglobljena raziskava avstrijskih arhivskih dokumentov, ki je še v teku.

8 ZAKLJUČEK

Odkritje avtorstva obeh ograj na Solkanskem mostu je takoj pospešilo in vzpodbudilo nove raziskave o obstoju še kakšne druge Wagnerjeve dediščine z Dunajske mestne železnice na tleh današnje Slovenije. Kmalu zatem je bilo ugotovljeno, da je izdelkov iz Wagnerjevega ateljeja, ki so krasili Dunajsko mestno železnico, na naših železnicah kar nekaj in presenetljivo več, kot je bilo sprva pričakovati. Zanimivi litoželezni in do februarja 2022 še neidentificirani kot Wagnerjevi izdelki so bili najdeni celo v središču Ljubljane ter na več objektih Bohinjske in Kraške železnice, na celem njenem poteku od Jesenic do Trsta. In

ne samo tu, zagotovo so še marsikje v Sloveniji. Prvo razkritje o Wagnerjevi dediščini v Sloveniji bo te raziskave zagotovo še bolj vzpodbudilo, zapis o do sedaj odkritih novih Wagnerjevih izdelkih pa bo predmet drugega prispevka.

Solkanski most je bil tako po vsej verjetnosti edini železniški most v avstro-ogrskem cesarstvu zunaj Dunaja, ki je nosil Wagnerjevo secesijsko ograjo – ograjo, ki je očitno nosila asociacijo na pomen in vlogo takrat vladajočega cesarja Franca Jožefa I. Ta vidik ne bi mogel biti poznan brez odkritja o avtorstvu ograje na Solkanskem mostu, ki je na njem stala vse do leta 1916, in brez poznavanja vloge Wagnerjeve secesijske ograje pri arhitekturnem oblikovanju Dunajske mestne železnice in cesarju Francu Jožefu I. posvečenega nabrežja ob Donavskem kanalu. Hkrati je zanimivo dejstvo, da v nobenem javnosti dostopnem avstrijskem pisnem viru ni zabeleženo ali evidentirano, da je bila secesijska ograja z lovorjevimi venci Otta Wagnerja postavljena še na kateremkoli drugem mestu zunaj Dunaja. Povsem drugače je bilo z Wagnerjevo ograjo z motivom sončnice, ki jo je mogoče najti v več drugih mestih takratne države.

Poznavanje vseh teh izjemno pomembnih segmentov celostne predstave o Solkanskem mostu, pri kateri sicer dominira dejstvo, da je to most z največjim kamnitim lokom na svetu, daje mostu izredno dodano vrednost predvsem v umetniškem pogledu. Ta vrednost se v glavnem nanaša na kompleksen arhitekturni pristop pri projektiranju Solkanskega mostu, ki se ne kaže samo v usklajeni oblikovni zasnovi ločne konstrukcije in harmoniji vseh sestavnih delov mostu, pač pa tudi pri na videz manj pomembnih delih (posebej pri železniških mostovih), kot je ograja. Ta je lahko izrazito tehnično in s tem racionalno izdelana ali oblikovno obogatena, s tem sicer nekoliko dražja, hkrati pa postavljena kot nosilka nekih estetskih vrednot in drugih simbolnih sporočil. In te sporočilnosti Wagnerjeve ograje na Solkanskem mostu očitno ni manjkalo. Vedenje, da je ograjo oblikoval Otto Wagner, nedvomno bogati širši goriški kulturni prostor in ga dela zanimivejšega tudi v turističnem pogledu.

Poleg tega Wagnerjeva ograja, tako tista na Dunaju kot tista na Solkanskem mostu, predstavlja čudovit industrijski izdelek iz cvetočega obdobja dunajske secesije in obdobja, ko je bila industrijska revolucija 19. stoletja na vrhuncu. Takratna prepletenost načrtovanja in oblikovanja utilitarnih izdelkov, kar ograja ob železniški progi v bistvu je, z umetnostjo in smislom za estetiko nam zagotovo daje misliti tudi v današnjem času.

9 LITERATURA

Architectuul, spletna stran portala Architectuul - <https://architectuul.com/architect/otto-wagner>, Atuul Limited, 2022.

Bischoff, F., Die Wiener Stadtbahn, Zeitschrift der Österreichisches Ingenieur und Architekten Verein, 49(1-5), št. 2, 1897.

Czech, H., Faber, M., Hödl, J., Koerner, J., Nierhaus, A., Rigele, G., Otto Wagner Die Wiener Stadtbahn, Berlin: Hatje Cantz Verlag, 2017.

Debeljak, H., Celinšek, D., Zgodba o potopljeni skrivnosti: Akcija "Soča 98" dvig ostankov prve ograje solkanskega mostu, Društvo za podvodne dejavnosti Soča, Nova Gorica, 2000.

Goriški muzej, fotografski arhiv muzeja, 2022.

Humar, G., Kamniti velikan na Soči, Založba Branko, Nova Gorica, 1996.

Humar, G., Zmajski most, Založba Branko, Nova Gorica, 1998.

Humar, G., Paris's Iron Lady becomes even more attractive, Notes on the history of civil engineering, Vol. II, London: ECCE - European Council of Civil Engineers, 37-44, 2021.

Humar, G., Most v Ajbi – velikan med mostovi, ki ga ni več, Gradbeni vestnik, 71(3), 70-81, 2022a.

Humar, G., zasebni arhiv, 2022b.

Humar, G., Most Vintgar – edini med velikimi kamnitimi mostovi na Bohinjski progji, ki še stoji v izvorni obliki, Gradbeni vestnik, 72(6), 134-140, 2023.

Kocić, K., Slowenien, Wocheiner Bahn, Salcanobrücke, Otto Wagner, Fassungsanalyse, Vergleich zu Donaukanalgeländer, Antrag auf Laboruntersuchung, Laborbericht 272/22, Dunaj, 2022.

MeinBezirk.at, spletna stran digitalnega medija MeinBezirk.at - https://www.meinbezirk.at/meidling/c-lokales/otto-wagner-gruen_a3674070#gallery=null, RegionalMedien Austria AG, 2022.

Metz & Partner, arhiv podjetja, Metz & Partner Baumanagement ZT GmbH, Dunaj, 2022a.

Metz & Partner, spletna stran podjetja - <http://www.metz-partner.at/unternehmen/aktuelles/otto-wagner-geländer-im-ursprünglichen-erscheinungsbild>, Metz & Partner Baumanagement ZT GmbH, Dunaj, 2022b.

Metz&Partner,spletnastranpodjetja-http://www.metz-partner.at/sites/default/files/styles/colorbox_big/public/aktuelles/O2_otto-wagner-gelaender.jpg?itok=QjFFleGE, Metz & Partner Baumanagement ZT GmbH, Dunaj, 2022c.

OeBL, spletna stran Avstrijskega biografskega leksikona - https://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_M/Millemoth_Anton_1839_1913.xml, Avstrijska akademija znanosti (Österreichische Akademie der Wissenschaften), Dunaj, 2022.

Prelovšek, D., Plečnikova ograja?, Goriški letnik: zbornik Goriškega muzeja, 46, 223-229, 2022.

Schlöss, E., Die Wiener Stadtbahn, Wiental und Donaukanallinie, Wien: Magistrat der Stadt Wien, 1987.

SŽ, Arhiv SŽ na železniški postaji v Novi Gorici, Slovenske železnice, d. o. o., 2022.

Wikipedia, spletna stran portala Wikipedija - <https://de.wikipedia.org/wiki/Stadtbahngeländer>, Wikimedia Foundation Inc., 2022.