

I. poglavja opomb. — 35. Avtor trdi, da je imel vpogled v rokopis? — 36. Priloga dnevnika »Gratzer Zeitung«. — 37. Lovro Kramberger, župnik od 31. 7. 1862 do 6. 11. 1887, umrl je 15. 10. 1893. Trditev avtorja teksta »jih precej hrani« potrjuje, da je bil tekst pisan pred smrtjo omenjenega lastnika (Lovro Kramberger). Torej je tekst nastal pred 15. 10. 1893, kar lahko ustreza po navzkrižnem primerjanju s opombo št. 1 iz II. poglavja opomb. — 38. Graščina Beltinci(?) v Prekmurju. — 39. M. N. = Mala nedelja = Bučkovci. — 40. Anton Kreft, župnik od 1. 6. 1853 do 25. 1. 1864 (glej F. Kovačič, n. d. str. 319–320). — 41. Pisec je moral biti rojen po letu 1850 (primerjaj opombo št. 40). — 42. 21. december 1844. — 43. Zanimiva

je primerjava teksta dokumenta in teksta F. Kovačiča, n. d. str. 317: »Mož, ki je bil pričujoč pri njegovem pretresljivem pogrebu, piše doslovno. O Krempljevem pogrebu se je čulo toliko vriščanje in cviljenje med ljudstvom, da so pobegnoli morali duhovniki s pokopališča, narod se ni dal od groba svojega premilega pastirja, modrega učitelja in ljubimca odpraviti«. Škoda je, da F. Kovačič v delu ne citira vira, ko se sklicuje na »piše«. — 44. Cerkev-njak je teritorij okoli župnijske cerkve v Bučkovcih (F. Kovačič, n. d., str. 329). — 45. Avtor teksta je imel očitno pred seboj knjigo. O naročnikih in prednaročilih glej str. 257–261 v originalu, oziroma v ponatisu iz 1974 ter uvodno besedo dr. A. Slodnjaka na str. VIII.

## PRISPEVEK K ZGODOVINI ŽELEZNIC

*o uporabi kratic*

MLADEN BOGIC

O zgodovini železnic se je do nedavnega pri nas razmeroma malo pisalo. V zadnjem času pa je zanimanje za to zgodovinsko vejo naraslo, množijo se članki v časopisju in izšlo je nekaj knjig.

Pazljivega bralca pa v teh sestavkih motijo uporabljene kratice, ki jih različni avtorji sestavljajo po svoje. Tema o zgodovini železnic pri nas še zlepa ne bo izčrpana, zato se zdi potrebno, da si problematiko v zvezi z uporabo kratic nekoliko natančneje ogledamo.

Če se nek pojem v besedilu večkrat ponavlja, zaradi racionalizacije uporabimo kratico. To navadno sestavimo iz začetnih črk ali skupin črk iz besed, ki sestavljajo zadevni pojem. Posebnih pravil za sestavljanje kratic ni. Razume se, da moramo besedilu dodati seznam kratic z obrazložitvijo. Kaj pa, če uporabimo kratice za pojme, ki so splošno znani? Če tu ne uporabimo kratic, ki je tudi splošno znana, temveč jo sestavimo po lastnem občutku, utegnemo bralcu povzročiti težave. Ta problem je posebno očiten pri tujejezičnih pojmih: omahujemo med tujejezično kratico in kratico ustreznega slovenskega prevoda. Odločitev postane lažja po naslednjem preudarku: nekatere kratice so postale razpoznavni znak, simbol za zadevni pojem, zato jih ne kaže posloveniti. Nesmiselno bi bilo npr. kratico DB (= Deutsche Bundesbahn) posloveniti v NŽ (=

Nemška zvezna železnica) ali FS (= Ferrovie dello Stato) v DŽ, ko pa je FS simbol za italijanske Državne železnice. Dovolj je, da kratico obrazložimo, bralec pa, ki je zadevno kratico usvojil, se bo tudi pri listanju po tuji literaturi lahko orientiral, čeprav morda ne zna jezika. Če pa naj bralec kratico razpozna kot simbol, mora le-ta biti napisana pravilno, to je tako, kot večinoma v novejši literaturi. Kratice imajo namreč tudi svoje življenje, z leti se poenostavljajo in med morebitnimi različnimi variantami prevlada najracionalnejša, tista, ki jo je najlažje prepoznati in najteže pomotoma zamenjati s kako drugo.

V tekstih s sodobno železniško tematiko je položaj zadovoljiv, drugačen pa je pri tekstih, ki zadevajo zgodovino železnic. Ker zgodovina naših železnic do konca prve svetovne vojne sodi v zgodovino avstrijskih (avstroogrskih) železnic, se mora vsakdo, ki ga to področje zanima, neizogibno opreti na ustrezno avstrijsko literaturo.

Ugotovil bo, da je ta specialna zgodovinska veja v Avstriji zelo razvita, da številne publikacije vsaj deloma pokrivajo teritorialno področje Slovenije in Istre in da uporabljajo enotne kratice, tako da so nam v tem pogledu lahko merilo. Primerjajmo torej kratice za nekatere pojme v naši in tuji literaturi. Tako bomo lahko v bodoče uporabljali najustreznejše kratice in pri tem upoštevali pra-

valo, da naj nek pojem označuje ena sama kratica.

Najvažnejšo železniško progo preko naše ga ozemlja — zvezo Dunaj—Trst — je dokončala leta 1857 avstrijska država. Železnica se je imenovala »Kaiserlich-königliche südliche Staatsbahn«, v prevodu »Cesarsko-kraljeva južna državna železnica«. Kratice, ki jih je moč najti v naših tekstih, segajo vse od J. d. ž., Juždžel. do J. D. Ž. Prva in zadnja utegneta bralca zavesti, saj sta homonima s kratico JDŽ (= Jugoslovanske državne železnice), ki velja za obdobje kraljevine Jugoslavije in za leta 1945—1952.

V tuji literaturi se uporablja kratica SStB (= Südliche Staatsbahn), ki bi bila primerena tudi za našo rabo.

Država je bila zaradi finančne stiske že leta 1858 prisiljena to in še nekatere druge

K.K. priv.  
Süd B.

S.B.  
D.V.

S.B. J.Ž.  
D.V.

Zadnji je bil v uporabi od konca prve svetovne vojne do razformiranja družbe Južne železnice.

Sprejemljive variante bi bile SüdB, SudB, Sud in SB. Zadnjo uporablja večina novejših tujih publikacij, zato bi se v prid poenotenju morala uveljaviti tudi pri nas.

Leta 1870 je povezala Ljubljano in Trbiž Rudolfova železnica (»K. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn«). Kratica zanjo — KRB — se pojavlja tako v domači kot tuji strokovni literaturi.

Leta 1884 je država omrežje KRB podpržala v sklopu postopnega podpržavljanja za-

K.K. St. B.

K.k. oesterr. Staatsbahnen

Zanimiva je prva kratica, ker sta tu prvi dve črki sicer verzalki, a manjši od ostalih. Od tod najbrž izvira neenotnost pri pisavi kratice v današnji literaturi. Vendar pa se je v avstrijski strokovni literaturi izluščila ena sama oblika, ki je popolnoma prevladala:

kkStB

Prvi dve črki sta mali, ker gre za začetnici pridevnikov. Interpunkcijski znaki so opuščeni. Kratica v tej obliki je zdaj simbol za avstrijske državne železnice za časa cesarja Franca Jožefa.

Poučno je opazovati, kako so burni zgodovinski dogodki vplivali na avstrijske državne železnice, ki so dobi primerno spreminjale

železnice za majhno odškodnino odstopiti družbi, ki si je zagotovila udeležbo mednarodnega kapitala. Politični dogodki so le-to prisilili, da je spreminjala svojo organizacijsko obliko in s tem ime, vendar se uporablja za vse njeno obdobje naziv »K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft /Cs. k. Deli Vasut«, v prevodu »C. k. priv. družba Južne železnice« (skrajšano »Družba Južne železnice«, ali tudi »Južna železnica« čeprav je bil ta naziv po statutu sprejet šele leta 1862. V domačih tekstih je zaslediti naslednje kratice: JŽ, J. Ž. J. ž., Südb, SudB, Sud, SUD.

Prve tri kratice je mogoče razumeti kot »Jugoslovanske železnice« (od leta 1952), ostale pa so poenostavljene variante napisov na vozilih. Ti napisi so bili predvsem takšni: (oblika črk ni popolnoma ustrezna)

sebnih železnic z namenom, da bi ustvarila obširno državno omrežje, neodvisno od muh privatnikov. Nastale so »Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen«, v prevodu »Cesarsko-kraljeve avstrijske državne železnice«, ki so poleg lokalnih državnih železnic (»Istrska državna železnica«, »Dalmatinska državna železnica«) zajele sčasoma večino zasebnih železnic. Kratice, ki jih najdemo v naši literaturi, so K.K.St.B., KKStB, K.k.St.B., KkStB, StB.

Tudi na vozilih so se napisi spreminjali, predvsem pa jih najdemo v dveh oblikah: (oblika črk ni popolnoma ustrezna)

svoj naziv. Vse te nazive in ustaljene kratice je treba poznati, če naj iz njih določimo obdobje. Potek je bil takšen:

1. 7. 1884 kkStB-Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen (Cesarsko-kraljeve avstrijske državne železnice)
12. 11. 1918 DÖStB-Deutscher österreichische Staatsbahnen (Nemškoavstrijske državne železnice)
21. 10. 1919 ÖStB-Österreichische Staatsbahnen (Avstrijske državne železnice)
1. 4. 1921 BBÖ-Bundesbahnen Österreich (Zvezne železnice Avstrije)
18. 3. 1938 DRB-Deutsche Reichsbahn (Nemška državna železnica)

27. 4. 1945 ÖStB-Österreichische Staatseisenbahnen (Avstrijske državne železnice)

5. 8. 1947 ÖBB-Österreichische Bundesbahnen (Avstrijske zvezne železnice)

Ni torej dovolj, da označimo prvo obdobje avstrijskih državnih železnic samo s StB (= Staatsbahnen), saj sta črkovna skupina nastopa tudi v drugih kraticah iz obdobja pred kkStB in po njem. Opozoriti velja še, da ne kaže npr. zaradi težav s pisalnim strojem ali pri stavljenju spremeniti kratico BBÖ v BBOE, čeprav je sicer takšna zamenjava preglasa dopustna in običajna. S tem smo namreč nasilno ustvarili novo kratico, drugačno od ustaljene, s tem pa po nepotrebnem obremenjujemo bralca.

Za našo železniško zgodovino je pomembna tudi »Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft«, v prevodu »Privilegirana avstro-ogrska družba državne železnice«, ki sicer ni obsegala prog na današnjem ozemlju Slovenije in Istre, je pa imela na Dunaju lastno strojno tovarno, iz katere je prišlo veliko lokomotiv tudi na naše proge. Mednarodno usvojena kratica, ki označuje takó družbo kot njeno strojno tovarno, je StEG. V naši literaturi pa se pojavlja napisana napačno: STEG. Tuja kratica mora biti seveda napisana tako, kot jo pišejo v njeni domovini. Pisava črkovne skupine -St- pa je utemeljena z jezikovnimi pravili nemščine.\*

Omenimo še progo med Divačo in Puljem ter njen odcep od Kanfanarja do Rovinja. Zgradila jo je država leta 1876, obratovanje na njej pa je do leta 1882 vzdrževala Južna železnica (SB). »Istrianer Staatsbahn«, kot se je imenovala, se je leta 1884 vključila v nastajajoče omrežje kkStB. Če bi torej potrebovali kratico, ki naj označi obdobje te proge med leti 1876 in 1884, se nam ponudi sama: IstB.

\* Glas »š« se v nemščini piše »sch«, razen v zvezah »st« in »sp«, ki se izgovarjata kot »št« oz. »šp«. Sama črka »s« pa se bere kot »z«: die See, der Sommer... Torej moramo zaradi pravilnega branja zvezo »st« tudi v kraticah izpisati. Če bi v moderni kratici brez interpunkcijskih znakov za črko »t« uporabili verzalko, bi si jo bralci lahko razlagali kot začetnico nove besede.

Prim.: StEG : STEG

Naj torej strnemo razmišljanja o kraticah v naslednjih spoznanjih:

— kratice navadno niso nastale ob nastanku pojma, temveč pozneje, ko se je pojavila potreba po racionalizaciji pri pisanju. Zato v virih najbrž ne bomo našli nanje, še posebno pa ne na takšne, kot so zdaj v uporabi v strokovni literaturi.

— Kratice so se razvijale, opaziti je težnjo po poenostavljanju, po izpuščanju interpunkcijskih znakov in po oblikovanju značilnih črkovnih skupin (npr. -St- v kkStB, StEG, SStB ÖStB...), ki imajo pravilno napisane točno določen pomen (v našem primeru »Staats-« = državna)

— Ker gre pred letom 1918 pri nas za »avstrijsko obdobje«, ko so bili vsi železniški dokumenti napisani v nemščini in so se tudi sicer železniške uprave zelo malo ozirale na potrebe slovenskega prebivalstva, kratic ne bomo skušali posloveniti, temveč bomo z nemškimi kraticami še posebej očitno označili dobo črno-žolte hegemonije.

— Uporabljene kratice se morajo skladati z uveljavljenimi kraticami v tuji strokovni literaturi, ker bomo le tako z enostavnimi sredstvi, upoštevajoč načelo »en pojem — ena kratica«, dosegli razumljivost napisanega in bralcu pomagali pri pregledovanju tuje literature. Ta cilj pa je vreden, da se nekoliko potrudimo.

## LITERATURA

Revija »Eisenbahn« izhaja na Dunaju že 37. leto. Redno priobčuje članke o zgodovini železnic. Med njenimi uredniki je več avtorjev znanih strokovnih knjig.

Knjige:

— J. O. Slezak: Lokomotivfabriken Europas, Wien 1962. — J. O. Slezak: Die Lokomotiven der Republik Österreich, Wien 1970. — Bernhard Schmeiser: Krauss — Lokomotiven, Wien 1977. — Karl Gölsdorf: Lokomotivbau in Alt-Österreich, Wien 1978. — Helmut Griehl: Statsbahn — Dampflokomotiven in Österreich, Freiburg 1978. — Johann Stockklausner: Dampfbetrieb in Alt-Österreich, Wien 1979. — Giesl — Gieslingen: Die Ära nach Gölsdorf, Wien 1981. — J. O. Slezak: Typenblätter österreichischer Dampflokomotiven, Wien 1981.