

Železniške proge v Prlekiji

Autor predstavlja v prispevku graditev železniških prog v Prlekiji.

UVOD

Železnica je prometni sistem, ki temelji na odnosu kolo-tirnica, saj kolesa železniških vozil vodijo tirnice; upor vožnje je tako nižji kot pri cestnem prometu in tudi stroški so s tem nižji, udobnost in zanesljivost pa višja. Železnica predstavlja dejavnost, ki pomembno vpliva na razvoj gospodarstva, saj omogoča izmenjavo dobrin, zaposluje večje število delavcev in je velik porabnik industrijskih izdelkov in storitev.

V času, ko so gradili progo Pragersko–Središče ob Dravi in kasneje, je bila železniška proga nujen pogoj za razvoj kraja. Zelo hitro je narasel tudi pomen krajev ob progi. Stari in že uveljavljeni trgi so izgubljali na pomenu, če niso bili povezani z železniško progo. Pri nas je taka usoda doletela Žužemberk, Cerknico, Stari trg pri Ložu, Železnike, Vransko, Gornji Grad, Kobarid, Podsredo, Kostanjevico ob Krki, Pilštajn itd.

V prometnem smislu predstavljata Prlekija in Prekmurje edini neposreden prehod iz Slovenije na Madžarsko. Ker sta pretežno ravninski pokrajini, sta prometno razmeroma dobro prehodni, čeprav se pri načrtovanju novih infrastrukturnih objektov tudi tu srečujemo s številnimi naravnimi ovirami, ki pa so v večji meri naravovarstvenega značaja, le redko so problemi tehničnega značaja.

ŽELEZNIŠKE PROGE V PRLEKIJ IN PREKMURJU

Do konca prve svetovne vojne je bila Mura mejna reka med Avstrijo in Madžarsko (Ogrsko). Prekmurje je do razpada Avstro-Ogrske pripadalo ogrskemu delu države; neposredno po prvi svetovni vojni so v Prekmurju v desetih mesecih šestkrat zamenjali državno oblast: *Avstro-Ogrska – Károlyeva republika – Jurišičeva jugoslovanska samovlada – Ogrska republika – boljševiška republika svetov – vlada belih gardistov – Kraljevina SHS*. Prekmurški Slovenci, večinoma mali in podložni kmetje, so bili pri državljskih in narodnostnih pravicah močno zapostavljeni.

Pri pogajanjih o poteku državne meje je bila železnica zelo pomembna.

Madžari so poslali na Vrhovni svet zveznih velesil v Parizu še brošurico z naslovom: *Mémoire concernant le territoire wende* (Prekmurje) *occupé par les Jugosla ves* (Spomenica v zadevi vendskega ozemlja (Prekmurje), zasedenega od Jugoslovanov). V spomenici ogrske razmejitvene komisije je madžarska stran trdila, da ni šla iz Prekmurja čez Muro na Štajersko in da tudi v prihodnosti ne bo šla nobena železnica, ker je ozemlje za zgraditev zaradi večkratne povodnji neugodno; Jugoslavija je te trditve hitro ovrgla z gradnjo proge Ljutomer–Murska Sobota.

Tudi pri Trianonski pogodbi je bilo vprašanje železniške proge zelo pomembno. Pogodbi je bilo namreč dodano spremno pismo (*Covering Letter*), v katerem so zavezniške sile obljubljale Madžarski mejne korekture, če bi jih razmejitvena komisija iz etničnih ali geografskih razlogov štela za potrebne. Ta listina je bila povod neštetim političnim akcijam proti Kraljevini SHS. Madžari so zasnovali svoje zahteve po spremembi meje prav na sistemu obstoječih železniških zvez; dokazovali so, da od Gornje Radgone do Murakeresztúra na razdalji 60 kilometrov ni nobenega mosta čez Muro in da je Prekmurje zaradi življenjskih potreb usmerjeno na madžarska tržišča, s katerimi ga veže obstoječe železniško omrežje, medtem ko z zaledjem Kraljevine SHS ni imelo nobenih stikov. Pri tem so zamolčali, da je prav madžarska prometna in gospodarska politika pol stoletja sistematsko ovirala ta stik. Zadeva je dozorela tako daleč, da je razmejitvena komisija že sklenila predlagati Društvu narodov, naj bi Lendavo in obmejni pas dodelili Madžarski.

¹ Karel Rustja, ing. strojništva, železniški upokojenec, Zavrh 9g, Ljubljana-Brod.

Do izvedbe teh sklepov ni prišlo, ker je imela Lendava dobro železniško povezavo z ostalo Slovenijo preko Čakovca.²

Madžarski parlament je 15. 11. 1920 ratificiral Trianonsko mirovno pogodbo.

26. marca 1919 je prestolonaslednik Aleksander izdal ukaz o formiranju železnic v Kraljevini SHS, leta 1929, ko je iz Kraljevine SHS nastala Kraljevina Jugoslavija, pa so se tudi železnice preimenovala v Jugoslovanske državne železnice – JdŽ.



Oblikovanje vodstva železnic v Sloveniji po prvi svetovni vojni je bilo naporno, saj je bilo treba povezati dele različnih železniških uprav in lastništev. Te so bile: Prometno nadzorništvo Južne železnice v Gradcu, Trstu in Celovcu; Direkciji državnih železnic v Trstu in Beljaku in Direkcija madžarskih državnih železnic v Budimpešti (*Königlich ungarische Staatseisenbahnen Budapest*), z obratnimi vodstvi (*Betriebsleitung*) v Körmendu in Zalaegersegu.

Zemljevid železniških prog v Prlekiji in Prekmurju iz leta 1946.
Hrani: Karel Rustja.

Proga	Odpetje	Graditelj	Sedanja dolžina v km	Ukinitev javnega prometa	Opomba
Pragersko–Ptuj–Ormož–Središče–Kotoriba (Velika Kaniža)	24. 4. 1860	d.d.			
Ljutomer–Radgona	16. 10. 1890	d.d.	23,050	31. 12. 1967 ³	dostavni promet
Lendava–državna meja	19. 10. 1890	d.d.	5,216		samo tovorni promet
Murska Sobota–Hodoš	26. 6. 1907	d.d.	29,689	31. 5. 1968 ⁴	razdrta
Ormož–Ljutomer–Murska Sobota	22. 11. 1924	država	38,552		
Murska Sobota–Hodoš	16. 5. 2001	država	24,5		nova

Pregled zgrajenih železniških prog. Op. proga Pragersko–Središče ob Dravi–državna meja je del proge Pragersko–Kotoriba, dolžine 94 km.

ŽELEZNIŠKA PROGA PRAGERSKO–PTUJ–ORMOŽ–SREDIŠČE DRŽAVNA MEJA

"Cesar Franc Jožefova orientalna železniška družba« je nastala leta 1856 z združitvijo akcijskega odbora za gradnjo železniške proge med Mariborom oziroma Poljčanami in Veliko Kanižo s podobnim dunajskim odborom kot za progo Budimpešta–Velika Kaniža. Ob gradnji Južne državne železnice Dunaj–Maribor–Ljubljana–Trst so se kraji

² Razmejitvena komisija je bila ustanovljena 1. avgusta 1921, v Prekmurje je prišla 19. septembra 1921; 8. julija 1924, ko je bil v Zagrebu podpisan razmejitveni sporazum, pa je bila razpuščena.

³ Dne 31. 12. 1968 je bila zadnja vožnja vlakov.

⁴ Do 31. 12. 1968 je bil še pogodbeni promet

vzhodno od Maribora čutili zapostavljene in gospodarsko prizadete. Interes madžarskega dela monarhije je bil tudi ta del povezati v nekak srednjeevropski železniški blok. Pobudniki za gradnjo proge Poljčane–Budimpešta so še pred formalno sprejeto koncesijo za gradnjo leta 1855 izposlovali dovoljenje za trasiranje proge in za začetna dela. Med številčnimi variantami je bila po ostrih usklajevanjih sprejeta trasa z odcepom od Južne državne železnice na Pragerskem, prek Drave pri Ptujju ter dalje proti Veliki Kaniži. Že med gradnjo pa je družba zašla v finančne težave in so jo zato leta 1858 vključili v novo Družbo južne državne železnice, ki je progo predala prometu 24. 4. 1860.

Velika Kaniža je bila v vladnem načrtu določena kot stičišče železniških prog iz Maribora, Zagreba, Budimpešte, Šoprona in Pečuha, zato so tam prevzeli pobudo in 16. januarja 1855 organizirali zborovanje predstavnikov trgovine in veleposestev. Zborovanje je bilo namenjeno posvetu o gradnji normalnotirne železnice Maribor–Velika Kaniža. Ptujski občinski odbor je zastopal Karl Rigersberger, trgovce pa Friderik Karl Schwab; oba sta bila izvoljena za stalna člana železniškega odbora. Za železniško progo so hoteli pridobiti tudi občine in veleposestnike na Štajerskem in Hrvaškem Zagorju, zato so organizirali zborovanje, ki je bilo 21. maja 1855 na Ptujju. Ko je ministrstvo na Dunaju izdalo dovoljenje za začetek del, so angažirali ing. Amadea Dermarteauja iz Gradca za izdelavo načrtov. Na osnovi dogovora, sklenjenega 5. novembra na Dunaju, sta se oba odbora, s Ptujja in iz Budimpešte, združila in enotno nastopala pri gradnji proge Pragersko–Velika Kaniža–Budimpešta. Ta združeni akcijski odbor je 8. oktobra 1856 prejel koncesijo in dalje nastopal pod imenom "**Cesar Franc Jožefova orientalna železnica**". Koncesija je bila podeljena za 90 let; pravila družbe pa so bila potrjena 14. februarja 1857. Vodstvo gradnje je prevzel ing. Karl von Etzel iz Heilbronna, ki se je dokončno odločil za priključek na Južno državno železnico na Pragerskem, ki je bil prej predviden v Poljčanah.

V času najintenzivnejših del na gradbišču je delniška družba zašla v finančne težave, ki jih je rešil finančni minister Bruck na Dunaju; odločno je zahteval pripojitev družbe *Orientalne železnice Franca Jožefa* k novoustanovljeni delniški družbi "*Cesarsko kraljeva privilegirana južna državna, lombardijsko-benečanska in centralno-italijanska železniška družba (K.-k. priv. Südliche Staats, Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahngesellschaft)*".

Tako razširjena družba se je konstituirala 23. septembra 1858 in prevzela tudi vso aktivo in pasivo proge Pragersko–Kotoriba. S tem je nastala za takratni čas največja mednarodna skupnost privilegirane družbe, katere sedež je bil na Dunaju. Prodajo Južne državne železnice je cesar potrdil 26. avgusta 1858; 11. decembra 1858 pa je bil sprejet sklep o pripojitvi preostalih prog v nastajanju, veljaven je postal 1. januarja 1859.

Ko je Avstrija izgubila Lombardijo in Benečijo, je Italija prevzela od družbe vse železniške proge na italijanskem ozemlju, zaradi česar so 18. novembra 1876 spremenili statut družbe; oblikovala se je *Cesarsko-kraljeva privilegirana družba Južnih železnic (K.-k. priv. Südbahn-Gesellschaft)*, ki jo krajše imenujemo Južna železnica.

Za eksploatacijo železniških prog je skrbelo Generalno ravnateljstvo Južne železnice na Dunaju (pogosto je navedena tudi Generalna direkcija). Železnice so bile v Avstriji sprva v pristojnosti ministrstva za trgovino in javna dela; leta 1896 pa je bilo ustanovljeno ministrstvo za železnice, ki pa je imelo nad zasebnimi železnicami le nadzorno oblast.⁵

Ko je po prvi svetovni vojni Avstro-Ogrska razpadla, je železniško omrežje Cesarsko-kraljeve privilegirane družbe Južnih železnic pripadlo štirim nasledstvenim državam. Na podlagi 320. člena mirovne pogodbe v Saint-Germainu in 304. člena mirovne pogodbe v Trianonu so morale nasledstvene države (Kraljevina SHS, Kraljevina Italija, Republika Avstrija in Kraljevina Madžarska) ter Južna železnica skleniti medsebojni sporazum. Italija je kot zmagovalka ob nespretnosti Kraljevine SHS vsilila drugim državam tako imenovani Rimski sporazum, ki je bil podpisan 29. marca 1923. Sporazum je omogočil nadaljnji obstoj družbe v spremenjenih razmerah in pod novim imenom *Društvo železnic Donava–Sava–Jadran (Donau- Save- Adria Eisenbahngesellschaft; Dunav- Száva- Adria*

⁵ Avstrijski cesar je 4. novembra 1895 odobril ustanovitev ministrstva za železnice, 15. januarja 1896 je potrdil ustanovitev železniškega ministrstva, 19. januarja 1896 pa je železniško ministrstvo začelo delovati.

Adria vasutársaság; Compagnia delle Ferrovie Danubio- Sava- Adriatico) s sedežem na Dunaju. Družbi je bila priznana prejšnja koncesija, ki je veljala do 31. marca 1968.

Lastnino družbe so razdelili nasledstvenim državam po tem kriteriju:

- Republika Avstrija, 33,8 %
- Kraljevina Madžarska, 16,5 %
- Kraljevina Italija, 24,3 %
- Kraljevina SHS, 25,1 %
- rezerva, 0,3 %

Kraljevina SHS bi morala na leto plačati 5.020.000 zlatih frankov.⁶

Ob progi je bilo veliko zemljišč, ki niso bila vezana na obstoj železniške proge in niso bila vpisana v železniško zemljiško knjigo. Po daljših pogajanjih je ta zemljišča družba Južne železnice prodala Kraljevini SHS.

Rimski sporazum je privilegiral Kraljevino Italijo, za Kraljevino SHS pa je bil hudo finančno breme zaradi odplačevanja anuitet, zato so se pojavljale zahteve po reviziji pogodbe. To je takoj po razpadu Jugoslavije dosegla Nemčija; 10. avgusta 1942 so na Brionih zastopniki Društva železnic Donava–Sava–Jadran podpisali z Nemčijo, Italijo, Madžarsko in Neodvisno državo Hrvaško nov sporazum, ki ga je oblikovala Nemčija, a ta je družbo skoraj izničil. Po razkositvi Slovenije leta 1941 je bila proga vključena v DRB (*Deutsche Reichsbahn*).

Po osvoboditvi je proga ponovno prešla v sestav JDŽ in Direkcijo Ljubljana. Na francosko zahtevo so z mirovnim sporazumom v Parizu leta 1947 brionski sporazum razveljavili. Na podlagi rimskega sporazuma bi morala Jugoslavija plačati delničarjem še okrog 40 milijonov ameriških dolarjev za nacionalizirane proge Društva železnic Donava–Sava–Jadran. Po številnih pogajanjih med lastniki obveznic in Jugoslavijo je bil leta 1962 sklenjen sporazum o pavšalnem dokončnem odplačilu železniških prog v Jugoslaviji, saj točen obračun po toliko spremembah ni bil mogoč. Zadnji obrok je Jugoslavija plačala 1. januarja 1967; s tem so prenehale vse pravice Društva železnic Donava–Sava–Jadran do železniških prog v Jugoslaviji, torej tudi do proge Pragersko–Kotoriba–državna meja.



Most na Ptuj v času 2. svetovne vojne. Hrani: Karel Rustja.

Proga je do konca prve svetovne vojne upravno spadala pod Prometno nadzorništvo Graz (*Verkehrs Inspectorat*). Narodni svet v Ljubljani je 29. oktobra 1918 progo podredil Obratnemu nadzorništvu Ljubljana, ki pa je do 3. decembra delovalo le kot ekspozitura. Ko so se razmere nekoliko uredile, so na Dunaju pristali, da je v Ljubljani začelo delovati Obratno ravnateljstvo družbe Južne železnice, ki je prevzelo vse pristojnosti generalnega ravnateljstva na Dunaju in obratnega nadzorništva v Gradcu.

– *Prometne ekspoziture Južne železnice v Ljubljani, od 1. novembra 1918 do 3. decembra 1918,*

- *Obratnega nadzorništva Južne železnice v Ljubljani, od 3. decembra 1918 do 31. julija 1919,*
- *Začasnega komisariata ministra za promet v Ljubljani, od 1. junija 1919 do 1920,*
- *Obratnega ravnateljstva Južne železnice v Ljubljani, od 1. avgusta 1919 do 31. avgusta 1923,*
- *Državne uprave Južne železnice v Ljubljani, od 1. septembra 1923 do 31. decembra 1923,*
- *Direkcije državnih železnic v Ljubljani, od 1. januarja 1924 do aprila 1941,*

⁶ Kot zlati frank je bilo treba upoštevati kovanec s čistino in težo Latinske unije (konvencija 6. novembra 1885, to je dvajseti del zlatega kovanca, ki je težek 6,45161 grama s čistostjo zlata 900/1000).

- Direkcije DB v Gradcu, 1941–1945,
- Uprave Jugoslovanskih državnih železnic Ljubljana, 1945–1947,
- Glavne direkcije za eksploatacijo železnic Ljubljana, 1947–1949,
- Direkcije za eksploatacijo železnic Ljubljana, 1949–1954,
- Direkcije Jugoslovanskih železnic v Ljubljani, 1954–1961,
- Skupnosti železniških podjetij Ljubljana, 1961–1965,
- Združenega železniškega transportnega podjetja Ljubljana, 1965–1973,
- Železniškega gospodarstva Ljubljana, 1973–1992,
- Slovenskih železnic, od 17. julija 1992 dalje.



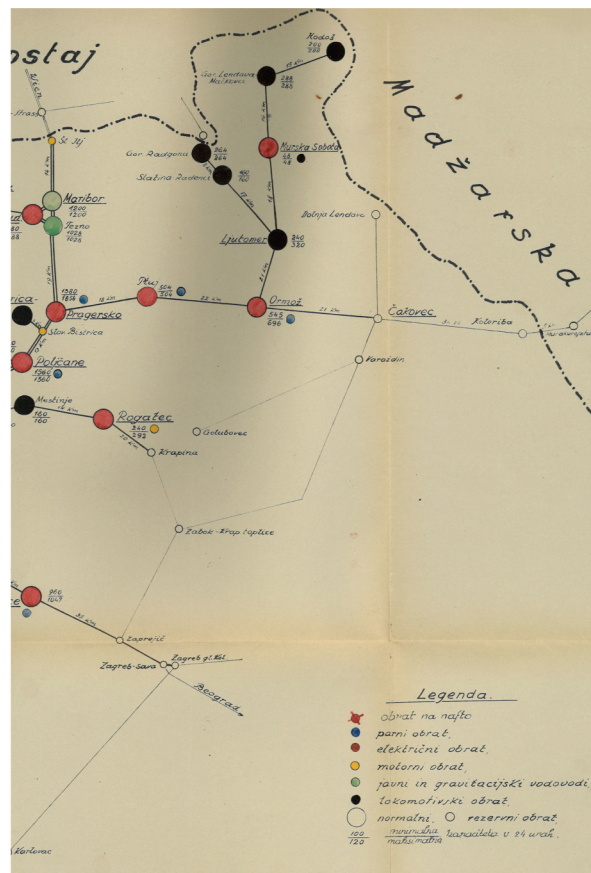
Na Ptujju je na vlak vstopalo veliko potnikov. Foto: Pleterski.



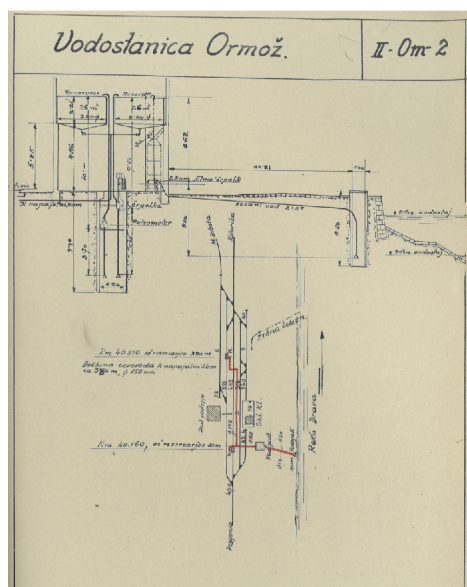
Postajališče Osluševeci. Iz arhiva Društva Prleški železničar.



Cestni prehod Velika Nedelja v 60. letih 20. stol. Hrani: Karel Rustja.



Načrt kapacitete vodnih postaj na območju Prlekije in Prekmurja iz leta 1936. Hrani: Karel Rustja.



Načrt vodovodnega omrežja na železniški postaji v Ormožu iz leta 1936. Hrani: Karel Rustja.



Cestni prehod Ormož v 60. letih 20. stol. Hrani: Karel Rustja.



Porušeno postajno poslopje Ormož zaradi vteka vozil 19. marca 1976. Hrani: Karel Rustja.



Postajno poslopje Središče. Hrani: Karel Rustja.

ŽELEZNIŠKA PROGA LJUTOMER–GORNJA RADGONA

Železniška proga Ljutomer–Gornja Radgona je bila zgrajena kot proga Ljutomer–Radgona (*Radkesburg*). Progo je zgradila delniška družba.

Kraljevina SHS je morala 26. julija 1920 predati Avstriji progo Radgona–Špilje, tako je bila proga Ljutomer–Gornja Radgona brez povezave z ostalim železniškim omrežjem v Sloveniji. Na osnovi Senžermenskega sporazuma je Kraljevina SHS lahko uporabljala za tranzit progo Radgona–Špilje–Šentilj, vendar je bila to le zasilna rešitev,

povezana z velikimi stroški in izgubo časa, vsakodnevnimi zlonamernimi nagajanjem nemškutarjev in s pogostimi prekinitvami prometa.



Postajno poslopje Gornja Radgona. Hrani: Karel Rustja.



Postajno poslopje Ljutomer. Vir: Slovenske železnice.

Prekmurci so že prej pogosto zahtevali gradnjo železniške proge iz Murske Sobote do Radgone ali Ljutomera, vendar s tem ni soglašala madžarska vlada zaradi bojazni, da bi se Prekmurje premočno povežalo z ostalimi slovenskimi kraji. Železniška proga do Radgone in Ljutomera bi povežala Prekmurje z Mariborom, ki je bil najpomembnejše gospodarsko središče severnega dela Slovenije. Madžari so pomurskim Slovencem dovolili le poljske steze do meje.

Zaradi slabo razvitih prometnih poti v Pomurju so vzniknile številne pobude za nove proge. Omenjam le dva zadnja predloga, ki se navezujeta na progo Ljutomer–Radgona; to je proga Ptuj–Gornja Radgona (33 kilometrov) in proga Maribor–Pesnica–Ljutomer (55 kilometrov). Gradnjo teh prog je zagovarjalo Združenje jugoslovanskih inženirjev

in arhitektov, ki je po strokovni plati oblikovalo načrt razvoja prometne infrastrukture.

Po prvi svetovni vojni je državna meja progo razmejila na mostu čez Muro pri Radgoni. Ob koncu 2. svetovne vojne je bil porušen most čez Muro med obema Radgonama; s tem je bila prekinjena tudi železniška povezava med njima.

Progo je zgradila delniška družba; pred drugo svetovno vojno je država vse zasebne proge odkupila. Javni promet so ukinili 1. januarja 1968. Kot nadomestilo za prevoz blaga so uvedli pogodbeni promet. Od leta 1980 je režim spremenjen in na progi se odvija dostavni tovorni promet.

ŽELEZNIŠKA PROGA ORMOŽ–LJUTOMER–MURSKA SOBOTA

Pomurje je bilo po prvi svetovni vojni prometno osamljeno; tamkajšnje tri železniške proge (tj. Radgona–Ljutomer, Čakovec–Lendava in Hodoš–Murska Sobota) so bile grajene tako, kot je ustrezalo tujim interesom – proge med seboj niso bile povezane; vodile pa so proti nekdanjim gospodarskim in političnim centrom (proti Budimpešti oziroma Gradcu). S Trianonsko mirovno pogodbo med Kraljevino SHS in Madžarsko je državna meja presekala obe progi z Madžarsko; medtem ko je lendavska proga visela kot nit na železniškem omrežju Kraljevine SHS v Čakovcu, je ostal od hodoške proge le slepi krak. Promet z Madžarsko je bil prekinjen.

Glede na potek prizadevanj za gradnjo lahko progo Ormož–Ljutomer–Murska Sobota razdelimo v dva dela: Ormož–Ljutomer in Ljutomer–Murska Sobota. Oba dela sta približno enako dolga, vendar se razlikujeta po značaju proge. Prvi del proge sodi med hribovite proge in poteka po vzhodnem delu Slovenskih goric; drugi del proge je ravninski in poteka po Murškem polju in Ravenskem.

Odsek proge Ormož–Ljutomer se prvič omenja okrog leta 1860 v okviru transversale Dunaj–Split. Pri trasiranju proge Ljutomer–Radgona in pri političnem obhodu trase 23. novembra 1889 je zastopnik Generalne direkcije železnic predvidel podaljšanje proge iz Ljutomera proti Ormožu. Prizadevanja za progo so obnovili leta 1902 na lokalni ravni, podprlo jih je tudi vojaško vodstvo. Prva revizija trase Ormož–Ljutomer je bila opravljena leta 1908, odsek Ljutomer–Murska Sobota pa je postal pomemben 1919., ko je bilo treba urediti prometne razmere v Prekmurju.

Na zborovanju 2. oktobra 1919 so bila izražena različna mnenja, razpravljali so o različnih variantah proge; večina je zagovarjala zvezo Ormož–Ljutomer–Murska Sobota (manjšina je bila za Središče ob Dravi–Ljutomer).

V Mariboru je bilo 25. avgusta 1920 zborovanje interesentov za progo Ormož–Ljutomer–Murska Sobota. Celoten odsek te proge je zajet šele v železniškem gradbenem programu, ki je bil sprejet leta 1920; gradnjo proge so podprli gospodarstvo, politični forumi in vojska.

V jeseni leta 1920 je takratni prometni minister dr. Anton Korošec odredil trasiranje iz Murske Sobote proti železnici Pragersko–Kotoriba; 22. marca 1921 je ministrski svet odgovoril na vprašanje poslancev Jožeta Klekla, dr. Hohnjeca in drugih, da je ravnateljstvo za gradnjo novih železnic izdalo direkciji v Zagrebu odredbo, naj se trasira proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Delo so že začeli, ni pa še bilo jasno, skozi katere kraje bo šla železnica od Murske Sobote do Veržēja, niti ni bilo jasno, ali bo šla iz Veržēja naravnost v Ljutomer ali skozi Križevce. Komisija je traso pregledala v času od 27. do 31. julija 1921.

Tudi takratni minister za promet, štajerski rojak dr. Anton Korošec, je s to odločitvijo soglašal. Prve načrte za progo Ormož–Ljutomer so izdelali še pred prvo svetovno vojno; nemška Avstrija jih je izročila naši železniški upravi.

Na poziv Trgovsko-obrtniške zbornice v Ljubljani je bilo 29. julija 1922 dopoldne v Ljutomeru zborovanje interesentov iz vseh okoliških občin Ormoža in Murske Sobote. Udeležilo se ga je nad štirideset zastopnikov raznih gospodarskih korporacij, obrtniških zadrug, grenijev in okrajnih zastopov. Zborovanje je vodil svetnik trgovsko obrtne zbornice Lovro Petovar, poročilo o zgodovini prekmurskih železnic je podal Ivan Mohorič, tehnično plat predlaganih variant tras pa ing. Rudolf Kavčič. Zastopniki iz Prekmurja so zahtevali, da se proga Ljutomer–Murska Sobota zgradi kot prvorazredna proga in ne kot predlagana lokalna.⁷

⁷ Ob koncu so na predlog notarja Kodra iz Murske Sobote sprejeli resolucijo, v kateri je bila izrečena zahvala ministru dr. Kukovcu in Puclju za njun trud.

Komisija pri pokrajinski upravi za revizijo trase in postaje projektirane železniške proge Ormož–Murska Sobota se je sestala 29. avgusta 1922 in se odločila za sedanjo traso. Glavne tri točke proge Ormož, Ljutomer in Murska Sobota so bile zakonsko določene. Komisija je sklenila predlagati prometnemu ministru, da se trasa proge premakne bliže k Beltincem (tu je bilo na potek trase čutiti močan vpliv veleposestva Beltinci oziroma grofice Zitzy). Trasiranje proge so začeli 16. avgusta 1921. Trakcijska sekcija je pod vodstvom ing. Rudolfa Kavčiča izdelala načrte; pozneje se je Sekcija za trasiranje železnice Ormož–Ljutomer–Murska Sobota preimenovala v Gradbeno sekcijo, za šefa pa je bil najprej imenovan projektant proge ing. Rudolf Kavčič.⁸

Gradnja proge

Gradnja proge je bila uzakonjena leta 1921. V načrtu posojila (investicijsko sedemodstotno posojilo 500.000.000 din), ki ga je sindikat denarnih zavodov dal septembra 1921 vladi Kraljevine SHS, je bilo 10.000.000 dinarjev predvidenih za gradnjo proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota. Po predračunu naj bi gradnja proge stala 97 milijonov dinarjev, za gradnjo pa so odobrili le 90 milijonov. Zaradi finančnih težav so v Beogradu skrajno varčevali pri izdatkih za to progo, tako da je bilo do uveljavitve rednega voznega reda v letu 1925 porabljenih le 47 milijonov. Končni obračun po dokončanih dodatnih delih leta 1935 je pokazal 54 milijonov izdatkov za gradnjo. Posledica pretiranega in škodljivega varčevanja je bila slabo zgrajena proga. Navidežno so sicer dosegli 40 odstotkov prihranka; sanacija nekvalitetne gradnje pa je pozneje Slovenijo stala veliko več. Postajne tire so skrajšali s 600 na 460 metrov, zelo so zmanjšali obseg postajnih stavb, popolnoma so črtali signalnovarnostne naprave. Najbolj pa so se maščevali slabo opravljena zemeljska dela, nezadostno število prepustov in slabi mostovi. Slabe gradnje niso obsojali le strokovnjaki, ampak je doživela kritiko vse javnosti. Za ilustracijo navajam zgovoren podatek, da so na prvi novozgrajeni progi v Kraljevini SHS zgradili le 34 prepustov namesto 82 predvidenih.

Ministrski svet je 9. avgusta 1922 sklenil, da se proga gradi v državni režiji s pomočjo sekcije in kontrolnega inšpektorja. Za šefa Sekcije za gradnjo proge s sedežem v Ljutomeru je minister za promet 1. aprila 1923 imenoval ing. Aleksandra Velickega, za pomočnika mu je bil dodeljen ing. Vojislav Zorić; za nadzornega inšpektorja pa je bil imenovan Milan Jovanović. Oblast v Beogradu je vodilna delovna mesta zaupala le Neslovincem, slovenskim strokovnjakom ni zaupala.

Pripravljalna dela za gradnjo so začeli že 22. septembra 1922.

Licitacija za gradnjo visokih stavb in zemeljska dela je bila v Ljutomeru od 10. do 13. januarja 1923. Lokacijska obravnava v ljutomerskem okraju je bila 18. junija 1923; odkup zemljišč so začeli 13. avgusta, postopek pa se je vlekel do 15. oktobra istega leta. V ljutomerskem okraju so ekspropriacijo izvedli brez težav, težje je bilo v krajih, ki so spadali pod Okrajno glavarstvo Ptuj in Mursko Soboto. Po veljavnih zakonih bi moralo biti to opravljeno pred začetkom kakršnih koli gradbenih del, vendar je bilo na voljo premalo denarja. Odkup zemljišč je bil otežen tudi zaradi netočnega katastra; gradbišče proge je bilo razdeljeno na tri odseke, kjer so delo vodili: ing. Božidar Katanović, ing. Blaž Pristovšek in ing. Vojteh Fugina. Za jeklene konstrukcije je skrbel strojni ing. Aleksander Ganusov.

Progo je železnica gradila v lastni režiji, na vodilnih delovnih mestih ni bilo nobenega Slovenca. Med približno 1200 zaposlenimi je bilo približno 250 ruskih beguncev iz armade Petra Nikolajevi a Vrangla, 50 delavcev iz Bosne, 100 bolgarskih delavcev, vsi drugi so bili domačini in delavci iz Medžimurja. Ves čas gradnje je bilo ugodno vreme, le huda zima je ovirala zemeljska dela, ki bi sicer lahko še hitreje napredovala, seveda, če bila na voljo denar in gradbeni material. V poletni vročini so na stroške Sekcije za gradnjo proge delavce na gradbišču oskrbovali s pitno vodo (to so delali najeti prevozniki, na primer Janez Prelog iz Banovcev).

Gradnjo mostov na Muri in Murici je prevzela Splošna stavbna družba Maribor. Gramoznica z industrijskim tirom je bila tudi pri Veržaju.

⁸ Razpis o razlastitvi zemljišča za progo Ormož–Murska Sobota je bil objavljen 10. marca 1923 v SHS Uradnem listu pokrajinske uprave za Slovenijo 15. marca 1923; sledila je 14-dnevna razgrnitev načrtov.

Ker je minister za promet 29. oktobra 1924 odločil, da mora biti 22. novembra 1924 odprtje proge (kljub pomislekom direkcije v Ljubljani), so zadnji mesec z delom zelo hiteli in improvizirali. Teden dni pred odprtjem proge je bilo pred Mursko Soboto še 2 kilometra tira brez gramozne grede.

Revizija proge od Ljutomera do Murske Sobote je bila v petek, 21. novembra 1924.

Na sestanku zastopnikov Direkcije Ljubljana in Gradbene sekcije so 4. novembra 1924 v Ljubljani ugotovili, da opravljeno delo še ne ustreza pogojem za odprtje prometa, zato so o tem obvestili Generalno direkcijo v Beogradu; vendar so bili v Beogradu neomajni in z velikim slavljem so odprli progo. Slovesnost ob odprtju se je začela v Ormožu. Slavnostni vlak je odpeljal iz Ormoža v nedeljo, 22. novembra 1924 ob 8.30. Pri slavnosti sta sodelovali na vsej poti dve godbi, in sicer železničarska godba iz Maribora in vojaška godba iz Varaždina ter znani Devov kvartet iz Maribora.

Direkcija državnih železnic Ljubljana.

Program

slavnostne vožnje na progi Ormož – Ljutomer – Murska Sobota dne 22. XI. 1924.

Po odloku Min. za promet, se dne 22. XI. 1924. na novo zgrajeni progi Ormož – Ljutomer – Murska Sobota izvrši slavnostna vožnja s posebnim vlakom po sledečem vozni red:

Prihod					Odhod					Postaje	Prihod					Odhod				
izvir.	ura	min.	ura	min.	izvir.	ura	min.	ura	min.		izvir.	ura	min.	ura	min.	izvir.	ura	min.		
13	11	13	10	11	23	13	21	47	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
11	11	34	10	11	44	11	21	32	2	21	34	13	21	19	2	21	21			
13	11	57	10	12	07	22	21	04	2	21	06	17	20	22	20	20	42			
19	12	26	15	15	00	16	20	03	2	20	05	15	19	45	2	19	47			
17	15	17	10	15	27	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
16	15	43	10	15	53	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			
15	16	08	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•			

Povabljeni in udeleženci javnih oblasti in korporacij prispejo v Ormož z vl. štev. 812 ob 10 uri 40 min. proge Pragersko – Kotoriba in se vračajo z vlakom štev. 831 ob 22 uri 23 min. v Maribor in Ljubljano.

Pred odhodom slavnostnega vlaka v Ormožu pozdravi udeležence ravnaletelj gosp. Andrej Vrečko, in naprosi gospoda ministra za promet uzirom na njegovega zastopnika, da odprti promet na novi progi.

Vožnja s slavnostnim vlakom je brezplačna in imajo dostop samo uradni železniški organi in od političnih oblasti s lozadevnimi občinami in korporacijami določeni udeleženci. Z ozirom na ustroj proge more slavnostni vlak prevesti največ 250 udeležencev.

Ljubljana, dne 10. novembra 1924.

Direkcija drž. žel.

Obvestilo o odprtju proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota leta 1924. Hrani: Karel Rustja.



Gradnja useka Žerovinci februarja 2001. Foto, hrani: Karel Rustja.

Državne železnice kraljevine Srbije, Hrvatske in Slovenije.

Direkcija Ljubljana.

Oglas.

Dne 29. junija 1926 se odprti na progi Ormož – Hodoš med postajama Ormož in Pavlovci postajališče

Pušenci.

V postajališču se odpravlja polniške direktno – karte prodaja čuvaj, priljago selsprejema v prevoz samo proti doplačilu.

Vozni red:

Vlak štev.				Postaje	Vlak štev.					
7012	7014	7016	7018		7013	7015	7017	7019		
4.55	8.12	11.38	15.43	Odl.	Maribor gl. kol.	prib.	10.20	14.32	18.14	21.47
5.47	9.05	12.25	16.31	Odl.	Pragersko	prib.	9.37	13.47	17.31	21.07
7.10	10.28	13.52	17.57	Odl.	Ormož	prib.	7.59	12.25	16.07	19.48
7.16	10.34	13.58	17.57	prib.	Pušenci	Odl.	7.53	12.19	16.07	19.42
8.11	11.24	14.48	18.47	prib.	Ljutomer	Odl.	7.01	11.27	15.09	18.50
9.15	12.20	15.50	19.44	prib.	Murska Sobota	Odl.	5.55	10.12	14.12	17.50

V Ljubljani, meseca junija 1926.

Direkcija.

Oglas o odprtju postajališča v Pušencih leta 1926. Hrani: Karel Rustja.



Zgradba postajališča Žerovinci okrog leta 2000. Postajališče se danes imenuje Mekotnjak. Hrani: Karel Rustja.



Cestni prehod v Ljutomeru v 60. letih. Hrani: Karel Rustja.



Porušeni most čez Muro leta 1941. Hrani: Karel Rustja.

Povzetek

Železniške proge v Prlekiji in Prekmurju so gradile Avstrija, Ogrska, stara Jugoslavija in Slovenija, zato železniška mreža ni najbolj posrečena. Ker ležijo na obrobju Slovenije, niso bile deležne velike pozornosti; izjema je leta 2001 novozgrajena proga Murska Sobota–Hodoš in proga Pragersko–Ormož–Murska Sobota–Hodoš, zadnja omenjena je bila rekonstruirana in leta 2016 elektrificirana.

Povezava osrednje Avstrije proti Jadranskemu morju iz Aspanga skozi Ptuj, Rogatec, Brežice, Novo mesto in dalje v Dalmacijo je bila dolgo časa aktualna. Odsek železniške proge Pragersko–Središče ob Dravi–Kotoriba je bil del prometne transversale Budimpešta–Velika Kaniža–Pragersko–Maribor–Dravograd–Beljak–Francenfest, ki je bila do konca prve svetovne vojne zelo prometna.

Pomurje je bilo po prvi svetovni vojni prometno osamljeno. Tamkajšnje železniške proge so bile grajene tako, kot je ustrezalo tujim interesom; proge med seboj niso bile povezane; vodile pa so proti nekdanjim gospodarskim in političnim centrom (proti Budimpešti oziroma Gradcu). Prekmurci so že prej pogosto zahtevali gradnjo železniške proge iz Murske Sobotice do Radgone ali Ljutomera, vendar s tem ni soglašala madžarska vlada, ki se je bala, da se Prekmurje premočno poveže z ostalimi slovenskimi kraji.

S Trianonsko mirovno pogodbo med Kraljevino SHS in Madžarsko je državna meja presekala obe progi v Prekmurju. Medtem ko je lendavska proga visela kot nit na železniškem omrežju Kraljevine SHS v Čakovcu, je ostal od hodoške proge le slepi krak. Promet z Madžarsko preko Lendave in Hodoša je bil prekinjen. Na obeh prehodih so Madžari med drugo svetovno vojno obnovili; vendar je bil po drugi svetovni vojni ponovno prekinjen.

Kraljevina SHS je morala 26. julija 1920 predati Avstriji progo Radgona–Špilje, tako je bila proga Ljutomer–Gornja Radgona brez povezave z ostalim železniškim omrežjem v Sloveniji. Ob koncu druge svetovne vojne je bil porušjen jekleni most čez mejno reko Muro med obema Radgonama. Zaradi hladnih odnosov med Avstrijo in Jugoslavijo mostu niso obnovili. Železniška povezava med državama je zatonila v pozabo. Med drugo svetovno vojno je bilo v Prlekiji porušeni veliko število mostov. V dobi evforije ukinjanja železniških prog ni bilo sredstev za obnovo zastarelih, ki so bile v slabem stanju; sledila je ustavitev potniškega prometa iz Ljutomera v Radgono; progo Murska Sobota–Hodoš so po ukinitvi prometa razdrli.

Ključne besede: Prlekija, Prekmurje, »Cesar Franca Jožefa orientalna železnica«

Viri

Arhiv Slovenije:

fond 188, C. Kr. ministrstvo za železnice;

fond 448, Zbornica za trgovino, obrt in industrijo;

fond 949, Ivan Mohorič, Ljubljana.

Arhiv Železne županije v Szombathelyju:

fond železniška proga Körmend–Murska Sobota.

Arhiv v Zalaegerszegu:

fond železniška proga Čakovec.

Zgodovinski arhiv Ljubljana:

fond 311, Jože Jenko, Ljubljana.

Arhiv Slovenskih železnic:

fondi proge: Ljutomer–Gornja Radgona, Ormož–Murska Sobota, Murska Sobota–Hodoš, Lendavska proga.

Časopisi: *Delo, Dnevnik, Slovenc, Vestnik, Večer, 7D, Nova proga, Primorje.*

Eisenbahn-schema für Österreich-Ungarn, Wien 1891, 1894, 1900, 1904, 1914.

Okrožnice Direkcije državnih železnic v Ljubljani.

Službena obvestila Generalne direkcije za eksploatacijo železnic v Ljubljani.

Uradni list Narodne vlade SHS v Ljubljani za leto 1919.

Vozni redi.

Literatura

- Franc Hrobat: *Problematika železniškega prometa v Pomurju*; ŽG Ljubljana, Prometni institut, Ljubljana 1983.
- Izolacijske tendence v tranzitnem prometu Madžarske na Jadran in v Italijo znotraj Jugoslavije*; Ljubljana 1974.
- Jože Jenko: *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*. Zbornik: *Svet med Muro in Dravo*, Maribor 1968.
- Jože Jenko: *Ob stoletnici proge Pragersko–Kotoriba*. Kronika 1959, št. 3.
- Jože Jenko: *Še nekaj zanimivosti ob stoletnici proge Pragersko–Kotoriba*. Železniški vestnik 1960 št. 2.
- Franjo Marcus: *100. obljetnica pruge Čakovec–Lendava*; Željezničar, glasilo ŽTP Zagreb; 1990, št. 528, 529 in 530.
- Vasilije Marković: *Zajam u inostranstvu u vezi sa gradjenjem i eksploatacijom železnica i pristaništa*; Tehnički list, br. 5/1922, Zagreb.
- Janez Mataj, Saša Štraus: *Murska Sobota nekoč in danes*; Murska Sobota 2007.
- Klemen Miklič: *Regionalna geografija Prekmurja*. Univerza v Ljubljani, Filozofska fakulteta, oddelek za geografijo; Ljubljana 2006.
- Ivan Mohorič: *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana 1968.
- Nova železniška povezava med Slovenijo in Madžarsko*, Slovenske železnice. Ljubljana 2000.
- Prometna politika Republike Slovenije*, Republika Slovenija; Ministrstvo za promet in zveze, Ljubljana 1991.
- Karel Rustja: *Zgodovinski zapis in sedanji utrip*, revija Nova proga št. 22, 1984.
- Karel Rustja: *Letos mineva 60 let od gradnje pomurske proge*, revija Nova proga št. 24, 1984.
- Karel Rustja: *Gradnja proge Ormož–Murska Sobota*, revija Nova proga št. 10–14, 1985.
- Karel Rustja: *Skozi Lendavo so vlaki vozili že pred sto leti*, revija Nova proga št. 4, 1990.
- Karel Rustja: *Pomurske proge*, Enciklopedija Slovenije zvezek št. 9; Ljubljana 1995.
- Karel Rustja: *Železniška proga skozi Lendavo*, revija LINDUA, Lendava 2010.

Kratice

- ŽG, Železniško gospodarstvo
- SŽ, Slovenske železnice
- ŽTP, Železniško transportno podjetje
- JŽ, Jugoslovanske železnice
- JDŽ, Jugoslovanske državne železnice
- HŽ, Hrvaške železnice
- SJŽ, Skupnost jugoslovanskih železnic
- HŽP, Hrvaško železniško podjetje
- SIS, Samoupravna interesna skupnost za železniški in luški promet 1974–1989
- SIT, slovenski tolar od 8. oktobra 1991 dalje
- UIC, Mednarodna železniška unija
- FLRJ, Federativna ljudska republika Jugoslavija
- SHS, Srbov Hrvatov in Slovencev (Kraljevina)
- DB v Gradcu, ne vem, kaj bi kratica pomenila
- DRB, Deutsche Reichbahn