

Nataša Kolar



Železnica na Ptuju od 1860 do 1918

Z dvornim dekretom, ki je izšel 23. decembra 1841, je prevzela habsburška monarhija v svoje roke gradnjo železnice večjega pomena. Pred tem dekretom so gradili posamezne železniške proge tudi privatne osebe ali družbe (trgovci, bankirji, veleposestniki), ki so si pridobili od države koncesijo. Kljub dekretu država ni povsem izključila privatne spodbude, saj je imela od tega tudi korist.

V dekretu je bil zapisan program novih železniških prog od Dunaja proti severu, razvoj novih zvez v gornji Italiji ter državna Južna železnica Dunaj - Trst s smerjo prek Štajerske.¹

Jeseni leta 1842 so začeli graditi železnico na odseku od Gradca do Celja. Dela so bila zelo težavna, saj so morali rešiti mnogo ovir, med njimi štiri razvodnice in sicer med Muro in Pesnico, med Pesnico in Dravo, med Dravo in Dravinjo ter med Dravinjo in Voglajno oziroma Savinjo, zgraditi pa so morali tudi več predorov.² Odsek med Mariborom in Celjem je bil dokončan in odprt za javni promet leta 1846. Ta gradnja je zbudila v obdravskih mestih in trgih, posebno na Ptuju, mnoge negativne pomisleke. Številni trgovci so se zbal za svojo prihodnost, saj so domnevali, da jim od nekdanjih cvetočih trgovskih poslov ne bo ostalo veliko.

Zaradi slabega gospodarskega položaja država sama ni zmogla finančnega zalogaja, ki ga je zahtevala gradnja železniških prog. Vlada je 24. septembra 1854 izdala koncesijski zakon, s katerim je želela pospešiti njihovo gradnjo na privatni osnovi. V njem je predpisala program, ki je predvideval okoli 10.000 km novih prog.³ Ta zakon je prižgal upanje številnim obdravskim trgovcem, da se bo gradila proga mogoče tudi na Dravskem polju. Načrtovane so bile tri glavne linije v smereh zahod - vzhod in sever - jug. Vlada je dajala zanje gradbene ugodnosti privatnikom, omogočila pa je tudi udeležbo zunanjemu kapitalu.

Po razglasitvi koncesijskega zakona so se začele zbirati in sestavljati razne bogate družbe. Taka je

bila tudi Družba cesarja Franca Jožefa Orientalna železnica, ki se je zanimala za vzhodno štajersko linijo. Progo Budimpešta - Velika Kaniža s priključkom na dvotirno progo Dunaj - Trst v Poljčanah je cesar dovolil graditi Družbi z odlokom številka 3226 z dne 26. avgusta 1856. Njen statut je potrdil 14. februarja 1856. Da bi pridobila kapital za gradnjo vseh treh prog Dunaj - Sopron - Velika Kaniža - Osijek; Uj - Szöny - Szekesfehervar - Osijek; Budimpešta - Velika Kaniža s priključkom na dvotirno progo Dunaj - Trst v Poljčanah in Osijek - Zemun, je izdala Družba delnice v vrednosti do 60 milijonov goldinarjev in obveznice po uradno dobljenih obrestnih merah.⁴

V vladnem načrtu je bila Velika Kaniža označena kot središče petih železniških prog: iz Šoprona, Budimpešte, Pečuha, Zagreba in Maribora. V Veliki Kaniži so sklicali 16. januarja 1855 zborovanje predstavnikov trgovcev in veleposestnikov, povabili so tudi predstavnike iz Čakovca, Varaždina, Maribora in Ptuja. Posvetovali so se, kako bi pospešili gradnjo železniške proge Velika Kaniža - Maribor. Ptujski občinski odbor je zastopal Karl Rigersperger, ptujске trgovce pa Friderik Karl Schwab. Oba sta bila izvoljena za člana stalnega železniškega odbora.⁵ Naslednji sestanek je bil sklican na Ptuju 21. maja 1855. Ob gostitelju so se ga udeležili predstavniki Maribora, Ormoža, Središča, Varaždina in Čakovca ter veleposestniki s Štajerskega in iz Hrvaškega Zagorja, predvsem iz tistih mest in krajev, za katere so menili, da bo skoznje tekla železniška proga. Dogovarjali so se, kako bi sodelovali pri gradnji in kako bi podprli izvedbo te zaželene železniške zveze. Da bi določili natančno smer proge in jo lahko začeli trasirati, so bili predstavniki mest Ptuja, Maribora in Kaniže takoj pripravljeni prispevati denarne zneske iz občinskih sredstev. Potem ko je ministrstvo izdalo odboru dovoljenje za trasiranje in začeta dela, je prispevalo mesto Ptuj 2400 goldinarjev, ostali udeleženci pa so podpisali znesek v vrednosti 19.670 goldinarjev. Ko je izvedel ptujski odbor, da je bil na Dunaju ustanovljen še en odbor za izgradnjo in

¹ Jože Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*. V: *Svet med Dravo in Muro, Maribor 1968*, 589.

² Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana 1968, 589.

³ J. Jenko, *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*. V: *Svet med Dravo in Muro, Maribor 1968*, 293.

⁴ J. Jenko, isto, 594.

⁵ I. Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana 1968, 60.

obratovanje železniške proge Budimpešta - Velika Kaniža do priključka z Južno železnico, se je povezal z njim. Oba odbora sta se združila 15. novembra 1855. Vse pridobljene pravice in prevzete obveznosti so izročili novemu skupnemu odboru Budimpešta - Kaniža - Maribor.

Akcijškemu odboru je bila 8. oktobra 1856 podeljena koncesija za graditev in obratovanje železniške zveze Budimpešta - Velika Kaniža do priključka na Južno železnico v bližini Poljčan. Vlada je odobrila traso, ki jo je leta 1857 pregledal in zanjo izdelal načrte gradbeni inženir Amadeus Demartreau. Kmalu po vladni odobritvi je začela družba prevzemati zemljišča, ki jih je dobila od lastnikov in občin brezplačno oziroma je zanje plačala minimalno odškodnino.

Finančno stanje državne železniške uprave je bilo v petdesetih letih 19. stoletja zelo slabo, zato se je vlada odločila, da bo prodala ob obeh tirolskih progah, železnic v severni Italiji, tudi dvotirno progo Dunaj - Trst z vsemi že dograjenimi priključnimi železnicami in komaj začeto progo Zidani most - Zagreb - Sisak z odcepom proti Karlovcu.⁶ V tem obdobju se je poslabšal tudi denarni položaj Družbe cesarja Franca Jožefa Orientalne železnice. Finančni minister Bruck si je prizadeval združiti družbo Orientalne železnice z novo družbo Južne železnice, ki so jo ustanavljali. Uspelo mu je pridobiti podporo kapitalistov lombardijsko-benečanske družbe, ki so ustanovili novo podjetje skupaj s knezom I. Schwarzenbergerjem, A. S. v. Rotschildom, M. E. Fürstenbergerjem in drugimi. Novo nastala uprava Južne železnice, ki so jo sestavljali novo nastali funkcionarji, je imela s koncesionarji Orientalne železnice številna pogajanja za združitve. Sporazumeli so se 11. decembra 1858 s pogojem, da prevzame nova uprava Družbe pet članov upravnega sveta Orientalne železnice, vse njene obveznosti in pravice ter delnice in izda zanje obveznice.

Po podpisu tega sporazuma je pridobila nova družba, ki jo poznamo pod imenom Cesarsko-kraljeva privilegirana Južnodržavna-lombardijsko-benečanska in centralno-italijanska železniška družba, tudi progo od Pragerskega prek Velike Kaniže do Budimpešte. Ob vseh plačilnih pogojih se je morala Družba pisno obvezati, da bo zgradila to progo do določenega roka (do leta 1861).

Da bi pri gradnji sodelovalo čim več domačih podjetnikov, so progo razdelili na majhne odseke. Na Ptujju so organizirali gradbeno sekcijo že 1. maja 1857. Za gradnjo proge Velika Kaniža prek Ptujja do glavne proge Dunaj - Trst sta se sporazumela minister za trgovino in najvišja vojna komanda šele 1. novembra 1857. Po številnih pripravih v me-

secu novembru, ki jih je vodil komisar mariborskega okrožja Stephan Klamschnitz, so začeli z gradbenimi deli 17. decembra 1857 ob cesti Ptuj - Ljutomer nasproti nekdanjih opekarn. Istega dne so dosegli koncesionarji Južne železnice spremembo priključka na progo Dunaj - Trst. Kraj priključka je postalo Pragersko. Vsa dela, tako tehnična kot administrativna, za bodočo progo od Pragerskega do Velike Kaniže je nadziral inšpektor Asimont. Sedež je imel na Ptujju.

Trasirana proga je bila razdeljena na tri gradbene sekcije:⁷

1) Ptujška sekcija je obsegala progo od Pragerskega do Trgovišča v dolžini 109.210 čevljev ali 18.201 4/6 klafter (35,510 km). Vodil jo je sekcijski inženir Thommen s Ptujja.

2) Ormoška sekcija je obsegala progo od Trgovišča čez Ormož do Kraljevec v dolžini 139.400 čevljev ali 23.233 2/5 klafter (44,050 km). To sekcijo je vodil inženir Benz iz Ormoža.

3) Sekcija Kotoriba je obsegala progo od Kraljevec do Velike Kaniže v dolžini 101.000 čevljev ali 16.833 2/6 klafter. Njen sekcijski inženir je bil Bucher iz Kaniže.

Vsaka sekcija je bila razdeljena na več delov, dela na njih so dobili posamezni podjetniki.

Ptujška sekcija je bila razdeljena na tri dele:

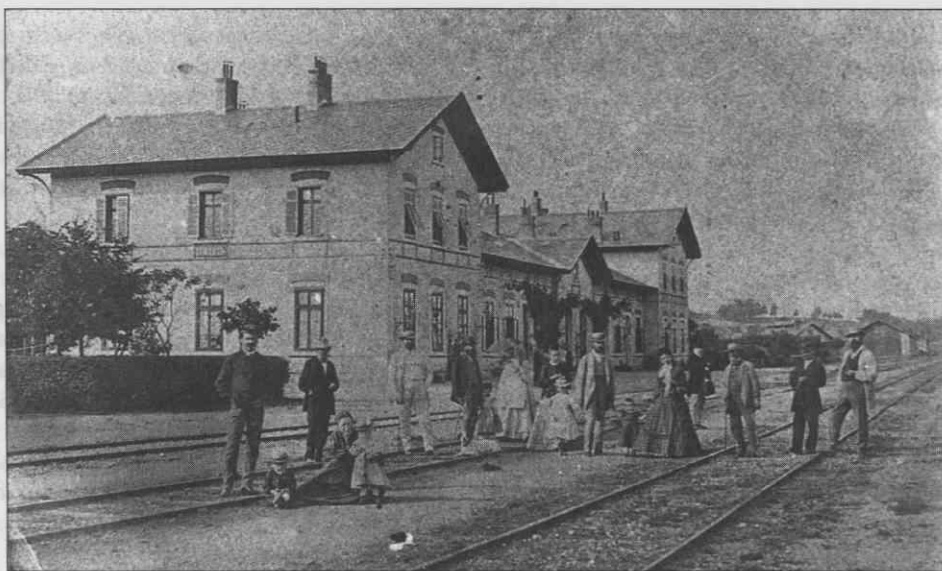
a) Prvi del je obsegal območje od Pragerskega do Brega pri Ptujju v dolžini 52.310 čevljev oziroma 8.718 2/6 klafter (16,529 km). Tukaj je delalo podjetje Detsi in Schwarz. Gradbene stroške so ocenili na 154.368 goldinarjev in 10 krajcarjev.

b) V drugem delu sta bila mostova ameriškega tipa na šestnajstih opornikih med predmestjema Bregom in Kanižo pri Ptujju ter povezovalni nasip v dolžini 1.900 čevljev ali 316 3/4 klafter (600,4 m). Stroške nasipa so ocenili na 352.901 goldinarjev in 30 krajcarjev. Nasip je gradilo podjetje Higersperger, Jochen in Kosler, montiranje pragov, tirnic in posipavanje ter podbijanje na obeh mostovih pa je prevzelo podjetje Siegel in Matensen. Most čez Studenčnico je bil dolg 500 čevljev (158 m) in je tehtal 500 starih centov. Most čez Dravo je meril v dolžino 700 čevljev (212,2 m), težak pa je bil 700 starih centov in ocenjen na 363.934 goldinarjev. Stroški za gradnjo obeh mostov in nasipa so znašali 716.835 goldinarjev in 30 krajcarjev.

c) Tretji del je obsegal razdaljo od Kaniže pri Ptujju do Trgovišča v dolžini 55.000 čevljev ali 9.166 3/6 klafter (17,380 km). Gradbene stroške so ocenili na 499.217 goldinarjev in 21 krajcarjev. Na tem odseku je delalo podjetje Biströck in Frölich.

⁷ Ferdinand Reisp, *Erinnerungen an die Orienteisenbahn von Pragerhof bis Groß-Kanischta mit Rücksicht auf eine Zweigbahn von Pettan nach Marburg*, Graz 1860, 13.

⁶ J. Jenko, 597.



Železniška postaja na Ptuju okoli leta 1870.

Ormoška sekcija je bila razdeljena na dva dela: od Trgovišča do Pušenc in od Pušenc do Kraljevec. Prvo sta vodila podjetnika vitez von Fichtenau in Pongraz. Dolga je bila 21.000 čevljev ali 3.500 klafter; ocenjena je bila na 454.998 goldinarjev in 54 krajcarjev. Za drugo sekcijo sta bila zadolžena podjetnika Mauche in Wachsmann. Ta del je bil dolg 118.400 čevljev ali 19.733 $\frac{2}{6}$ klafter (37,414 km). Stroški za ta del proge so bili ocenjeni na 248.406 goldinarjev in 28 krajcarjev.

Stroški za tretjo sekcijo, ki je obsegala progo od Kraljevec do Kotoribe v dolžini 101.000 čevljev ali 16.833 $\frac{3}{6}$ klafter in jo je gradila firma Kuna in Adler, so znašali 139.589 goldinarjev in 4 krajcarje. Na tej relaciji so morali zgraditi v Kotoribi most čez Muro v dolžini 2.800 čevljev ali 466 $\frac{4}{6}$ klafter (884,8 m). Postavljanje opornikov in zemeljska dela je prevzelo podjetje Higersperger, Jochen in Kosler za 138.749 goldinarjev. Gradbenik Pick je postavil železno konstrukcijo po ameriškem sistemu. Na tej sekciji so zgradili dva mostova čez Muro, vrednost obeh je bila 258.749 goldinarjev.

Družba je izkoristila gospodarsko krizo in kupila v Angliji 650000 starih tračnic za ceno 6,50 goldinarjev in si pridobila tako po izredno nizkih cenah nekaj osnovnega materiala. Na odseku od Pragerskega do Velike Kaniže so bila najzahtevnejša dela utrjevanje bregov pri Ormožu, most čez Muro pri Murskem Središču in most čez Dravo pri Ptuju.

K železniški progi je spadala tudi gradnja pripadajočih objektov. Na kolodvoru v Pragerskem so zgradili postajno poslopje, vodno postajo, remizo s kretnico in skladišče. Stroški za gradnjo vseh teh objektov so znašali okoli 80.000 goldinarjev. Na območju kolodvora Ptuj, ki je stal na površini 18

oralov, so zgradili postajno poslopje, vodno postajo, remizo s kretnico, skladišče za vagone in blago, delavnico ter dve čuvajnici. Vsa ta dela je prevzelo podjetje Wenzel in Baumann za vrednost 144.075 goldinarjev in 44 krajcarjev. Železniško postajo v Ormožu, ki je spadala v drugi razred postaj, je gradilo isto podjetje. Stroški so znašali 26.854 goldinarjev in 58 krajcarjev. Ob postajnem poslopiju so bile postavljene še vodna postaja, skladišče in čuvajnica. Kolodvor v Veliki Kaniži je bil zgrajen na 60 jochov velikem prostoru. Vključeval je postajno poslopje, vodno postajo, remizo s kretnico za eno lokomotivo in vagone, skladišče ter čuvajnico za 308.470 goldinarjev in 41 krajcarjev. Tudi ta dela je prevzelo isto podjetje.

Na progi od Pragerskega do Velike Kaniže so zgradili tri kolodvore: v Pragerskem, na Ptuju in v Veliki Kaniži, eno postajo prvega razreda v Čakovcu, dve postaji drugega razreda v Ormožu in Kotoribi ter tri postaje tretjega reda v Moškanjih, Središču in Kraljevcu. Ob progi je bilo 65 čuvajnic. Telegrafski postaji sta bili na Ptuju in v Veliki Kaniži.

Zaradi ugodnega terena so gradbena dela zelo hitro napredovala. Prva poskusna komisijska vožnja je bila 8. marca 1860 s Ptuja v Veliko Kanižo in nazaj do Pragerskega s povratkom na Ptuj. Trajala je pet ur in pol.⁸ Tehnični in policijski ogled proge

⁸ J. Jenko. V: *Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*, 599 in v članku *Ob stoletnici proge Pragersko - Kotoriba*, *Kronika*, VII 1959, št. 3, 137. Ferdinand Reisp pa navaja v svoji publikaciji *Erinnerungen an die Orienteisenbahn von Pragerhof bis Groß-Kanischa mit Rücksicht auf eine Zweigbahn von Pettau nach Marburg. Graz 1860*, na strani 5, da je bila prva poskusna vožnja od Pragerskega do Velike Kaniže že 29. oktobra 1859. leta.

je bil 20. aprila 1860. Te voznje so se udeležili tudi madžarski odposlanci. Po uspešnem pregledu proge je finančno ministrstvo dovolilo, da se železniška proga Pragersko - Kaniža odpre za splošni promet 24. aprila 1860. Iz razglasa, ki ga je objavila 21. aprila 1860 Cesarsko-kraljeva privilegirana Južnodržavno-lombardijsko-benečanska in centralno-italijanska železniška družba, lahko preberemo dan odprtja proge (24. april 1860) ter postaje, na katerih bodo sprejemali za prevoz osebe in stvari po cenovni tarifi Južne državne železnice. Te postaje so bile: Ptuj, Moškanjci, Ormož, Središče, Čakovec, Kraljevec, Kotoriba in Velika Kaniža. Na njem so objavili tudi, da bo vozil po voznom redu začasno mešani vlak. Nekaj naslednjih mesecev so priključili osebnim vlakom Južne državne železnice še dve mešani vleki v vsako stran.⁹

Progo od Pragerskega do Budimpešte, ki je dobila ime "Orient železniška proga", so odprli 1. aprila 1861. Prvi vlak je prišel na Ptuj iz Ofna ob pol šestih zvečer. Na železniški postaji ga je pričakala zelo velika množica ljudi. Po dveminutnem postanku je odpeljal vlak proti Pragerskem.¹⁰

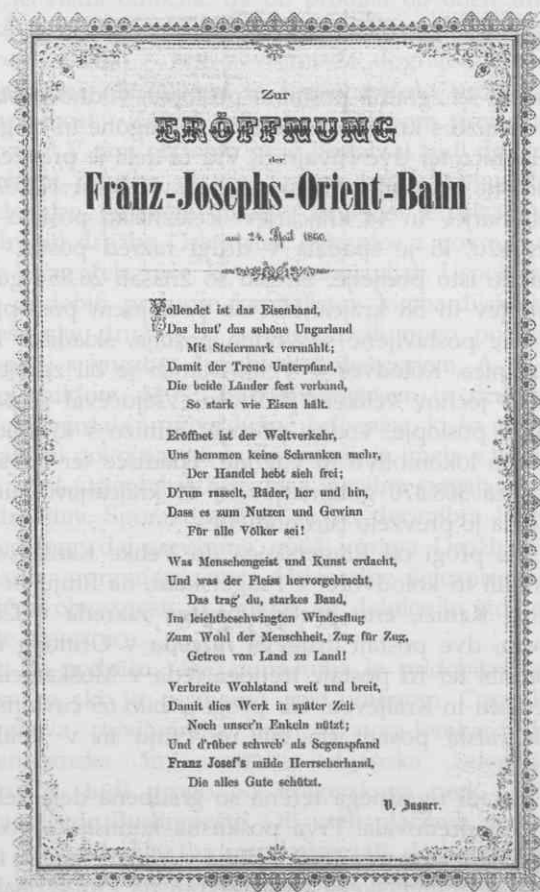
Promet in zveze

V prvem letu obratovanja proge so po njej prevažali s Ptuja in na Ptuj 24.907 potnikov, 292.783 centov tovora in 684 glav živine. Ivan Mohorič navaja v knjigi Zgodovina železnic na Slovenskem, da je narasel promet potnikov od 1861 do 1865 na 25.731, promet tovora na 255.173 carinskih centov, živine na 674 glav, dohodki pa na 128.900 goldinarjev avstrijske vrednosti, kar pomeni, da je zelo napredoval promet po železnici.

Ob civilnem prometu so prevažali po železnici tudi različne vojaške transporte. Na Ptuj je prišel 22. marca 1864 tretji bataljon 31. lichtensteinskega pehotnega polka iz vasi Arlat na Sedmograškem in odpotoval naslednji dan v Mantovo. Prav tako je odpotoval v Mantovo po enodnevnem postanku tretji bataljon 62. lichtensteinskega pehotnega polka, ki je prišel na Ptuj 25. marca 1864 iz vasi Wasarsely na Sedmograškem. V mesecu aprilu sta odpotovala v Mantovo z vlakom še dva bataljona, 3. bataljon 64. lichtensteinskega pehotnega polka iz vasi Deva na Sedmograškem ter 3. bataljon 5. lichtensteinskega pehotnega polka iz vasi Spathmar na Ogrskem.

Avstrija je bila leta 1866 v vojni s Prusijo in z Italijo. Civilni promet po železnici je bil zato manjši, povečali pa so se vojski prevozi. S Ptuja so odpeljali v Italijo 12. maja 1866 4. pionirski bataljon, ki je bil nastanjen v mestu od 24. 8. 1860. 3. bataljon I. lichtensteinskega pehotnega polka je prišel iz Bassana v Benečiji v Ptujsko garnizijo 13. maja 1866.¹¹ V letu 1866 je bilo na ptujski postaji 16.199 potnikov, za 195.622 carinskih centov predanega blaga in za 333.722 centov oddanega tovora.¹²

Na ptujski železniški postaji so vodili statistiko prometa z živino.¹³ Tu so raztovarjali pripeljano živino iz Hrvaške, Ogrske, Tirolske in Štajerske, natovarjali pa so jo za prevoz v Istro, na Kranjsko, Štajersko, Češko, Solnograško, v Zgornjo in Spodnjo Avstrijo, na Tirolsko, v Švico in v kneževino Lichtenstein.



Plakat ob odprtju železniške proge Pragersko - Velika Kaniža 24. aprila 1860 (Zgodovinski arhiv Ptuj, zbirka muzejskega društva, šk. 42, priloga k Reispovi Kroniki).

⁹ Steiermärkisches Landesarchiv, Stadthalterei 1858 do 1860, Facs. 72, Pragerhof - Kanischa, št. 7532/1860.

¹⁰ Zgodovinski arhiv Ptuj, F. Reisp, Ptujška kronika 1857 - 1887, 31.

¹¹ Zgodovinski arhiv Ptuj, F. Reisp, Ptujška kronika, 64.

¹² I. Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968, 87.

¹³ V Zgodovinskem arhivu Ptuj so ohranjeni v fondu mestne občine Ptuj letni statistični podatki (1898, 1901, 1903, 1905, 1908, 1911 - brez marca, 1914, 1915 in 1916 samo za prvih pet mesecev) za ostala leta pa podatki manjkajo.

Potovanje po železnici je postalo postopoma zelo priljubljeno. Občina je večkrat poskušala doseči pri upravi Južne železnice spremembo ali dopolnitev, da bi imeli boljše zveze z glavno linijo Južne železnice. Nekatere njihove prošnje so bile uspešne, druge ne. Tako so odobrili boljšo zvezo s Pragerskim za Gradec leta 1880. S 15. aprilom 1880 je vozil vlak proti Pragerskemu s Ptuja ob 7. uri in 17 minut zjutraj, vračal pa se je zvečer ob 7. uri s Pragerskega na Ptuj. Občina Ptuj je prosila 12. julija 1888 ministrstvo za trgovino, da bi izboljšali zveze vlakov za smer proti Gradcu in Celju. To prošnjo so obrazložili z utemeljitvijo, da bi lahko prišli ljudje v enem dnevu do deželnega mesta Gradca oziroma Celja, tam opravili svoje zadeve in se še isti dan vrnili z vlakom domov. Ministrstvo za trgovino je poslalo ta predlog državnemu namestništvu v Gradec, ki ga je zavrnilo 18. septembra 1888.¹⁴

Občina si ni prizadevala samo za boljše zveze, ampak tudi za povratne karte na relaciji proti Mariboru, Gradcu in Celju. Povratne karte za relacijo Ptuj - Maribor je uvedla uprava Južne železnice 19. julija 1882, veljale so dva dni. Za to vožnjo, dolgo 36 km, je potreboval vlak od ene ure in 10 minut do ene ure in 20 minut.

Posvetovanje železničarjev na Ptuj

27. septembra 1908

Ob že obstoječi progi Južne železnice in njenem odseku Pragersko - Velika Kaniža je bilo načrtovanih še več vzporednih prog, ki pa zaradi različnih interesov, predvsem prometnega monopola Južne železnice in pomanjkanja finančnih sredstev, niso bile uresničene. Med temi je bila tudi proga Dunaj - Split, v katero je bil vključen tudi del proge Purkla - Ptuj - Rogatec.

Osrednja in vzhodna Štajerska je želela imeti progo, ki bi povezovala naselja med Purklo, Lenartom in Sv. Trojico do Ptuja in Rogatca ter od tod po Sotelski dolini do Brežic in ob Krki do Novega mesta ter dalje do končnega cilja. To rodovitno območje, ki je bilo izrazito kmetijsko in vinogradniško, brez železnice ni moglo gospodarsko napredovati, saj bi z njeno pomočjo bolje in hitreje prodajali svoje pridelke na bližnjih in daljnjih tržiščih.

O realizaciji proge Dunaj - Split so se pogovarjali na železničarskem posvetovanju na Ptuj 27. septembra 1908. Že med leti 1905 in 1906 je želela večja skupina gospodarstvenikov uresničiti izgradnjo proge Purkla - Ptuj - Rogatec kot del glavne linije Dunaj - Split. Odbor vzhodnoštajerske železnice se je odločil, da za uvod v gradnjo proge Purkla - Ptuj - Rogatec izdelata splošni projekt. Ko

je bil le ta izdelan, je nastopila občina Radgona in zahtevala, da mora imeti ašpanska proga končno postajo v mestu Radgoni in ne v nepomembni Purkli.¹⁵ Ker se zagovorniki proge Purkla - Ptuj - Rogatec niso strinjali s tem, da bi proga naredila tak ovinek proti vzhodu, so zaprosili resorno ministrstvo, naj reši to vprašanje. Železniški minister je februarja 1907 obljubil, da bo posredoval med obema stranema in skušal sporne točke urediti, vendar je ostalo le pri tej obljubi. Mesto Radgona se je še naprej trudilo, da se zavrže zahteva vzhodnoštajerskega odbora.

Na povabilo dvornega svetnika dr. Miroslava Ploja se je udeležilo ptujskega železniškega posvetovanja prek 200 predstavnikov iz raznih krajev, odborov in organizacij. Po pozdravnih govorih in prebranih telegramih je dobil besedo cesarski svetnik Aleksander Hickl-Volk Mayer. Svoj referat je začel s stavkom "Warum wurde diese Bahn noch nicht gebaut" (Zakaj ta proga še ni bila zgrajena?). V nadaljevanju je povzel na kratko zgodovinski razvoj železniških prog v državi in razložil, kakšen strateški pomen bi imela ta proga, predvsem iz vojaškega vidika, če bi se monarhija zapletla v vojno na jugu. Dodal je še, da bi si morala vojaška uprava prizadevati, da bi skrbela za zveze proti jugu in si tako omogočila hiter in varen način premeščanje velikih vojaških enot. Omenil je tudi, da je bila tedaj linija Južne železnice edina povezava in nadaljeval, čeprav je izpolnila Južna železnica svojo nalogo v letu 1866, bi bilo v tem času, to je v letu 1908, nemogoče prepeljati večje vojaške enote z Južno železnico, kajti leta 1866 je imela monarhija nameščen samo en del armade na jugu, zato ker se je bojevala na dveh frontah. Z direktno linijo Dunaj - Split pa bi lahko takoj pripeljali ofenzivne vojaške enote na Balkan kot tudi na Jadran.

Ta neposredna železniška zveza bi skrajšala čas in poenostavila potovanje do Splita, saj je potekala zveza po Južni železnici in z ladjo. Tako bi lahko prihranili do Splita petnajst ur, od šestintrideset na enaindvajset ur, v Zadar dvanajst ur, od enaintrideset in pol na devetnajst in pol ure, v Ogulin štiri ure, od štirinajst na deset ur in v Novo mesto dve uri, od dvanajst na deset ur vožnje.¹⁶

Cesarski svetnik Aleksander Hickl-Volk Mayer je še razložil navzočim, koliko prispevkov je porabila država v zadnjih letih za gradnjo železniških prog ali za odkup prog zaradi podržavljanja. Za poročstvo lokalnim železnicam je potrošila država 102,7 milijona kron, za 161,6 milijona kron je pre-

¹⁵ J. Jenko, Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju. V: Svet med Dravo in Muro. Maribor 1968, 603 - 610.

¹⁶ Der Eisenbahntag über die Reichsbahnlinie Wien - Spalato, Pettau, 1908, 10.

¹⁴ Steiermärkisches Landesarchiv Graz, Stadthalterei, Fasc. 72, št. 19509/88.

vzela osnovnih delnic, ki niso prinesle nobenih obresti, za poddržavljanje severne železnice je porabila 798 milijonov kron, prevzela pa je še njen prioriteten dolg v vrednosti 255 milijona kron. Država je tudi pripravljala poddržavljanje ostalih železniških omrežij (npr. češke, severo-zahodne in druge), za katere je potrebovala 2975 milijona kron, to je skoraj tri milijarde državnega denarja oziroma denarja davkoplačevalcev.¹⁷

Svoj referat je Aleksander Hickl-Volkmayer zaključil z izrečeno prošnjo na vse navzoče, ki imajo interes zaradi svojih gospodarskih in slabih razmer, da uporabijo vse svoje zveze in svojo moč za zgraditev te proge, kajti z njo bo prišlo delo in zaslužek; za svoje izdelke in delo bodo našli primerno odškodnino, ustvarjena pa bo tudi možnost za pridobitev nove industrije.¹⁸

Poudaril je še, da lahko pospešijo gradnjo te proge proti jugu na avstrijskem ozemlju tudi politični, gospodarski, prometno politični in že omejnjeni vojaški razlogi.

Po končanem referatu se je razvil zelo živahen pogovor. Kritizirali so režim Južne železnice, ki je ravno takrat, kljub privilegijem in pasivni bilanci, zahtevala od države, da dovoli zvišati tarife. Udeleženci zborovanja so zahtevali, da vlada odločno nastopi in upošteva gospodarske koristi ter potrebe vzhodne Štajerske.¹⁹ Po tej skupni zahtevi so povedali svoje mišljenje o vsej zadevi še nekateri predstavniki. Graški predstavnik g. Magg, namestnik graškega župana, ki je zagovarjal sprva mnenje trgovske in obrtne zbornice, je nazadnje podprl Radgončane, katere je zastopal mestni zdravnik dr. Franz Kamniker. On se je zavzemal, da bi proga potekala čez Radgono.

Na ptujskem sestanku 27. septembra 1908 so predlagali pet resolucij, o katerih so tudi glasovali. Te resolucije so bile:

1. Proga Purkla - Ptuj - Rogatec ni potrebna samo za Štajersko, temveč je vsedrjavna zahteva,
2. vojno in železniško ministrstvo naj podpreta izgradnjo železnice, citirane v št. 1,
3. odločno naj se zavrne varianta Feldbach - Gleisberg - Radgona, ki je prvotni projekt proge Feldbach - Gleichenberg - Gornja Purkla in, ki je bila oktobra 1907 v tej relaciji že trasirana,
4. protestira se proti odklonu v Radgono in pristojni minister naj posreduje med obema odboroma, kakor je bilo obljubljeno,
5. vsi kraji ob progi Purkla - Ptuj - Rogatec naj vplivajo na deželni odbor, da se ta prog a zgradi.²⁰

Dr. Miroslav Ploj je prebral navzočim rezultate glasovanja. Točki štiri in pet sta bili soglasno spre-

jeti, ostalim trem točkam pa je nasprotoval predstavnik Radgone. Po prebranih rezultatih je dr. Ploj končal ptujsko zborovanje.

Posvetovanja in dogovori o železniški progi Purkla - Ptuj - Rogatec so tekla še naprej, a niso prinesla nič določenih rezultatov. Središče akcije za izpeljavo izgradnje te proge je postal Ptuj, to pa zaradi tega, ker so imeli pogajalci Ptuj za nevtralno ozemlje in ker so mestni zastopniki, trgovski gremij in obrtno društvo skupno s krajevnimi zastopniki, deželnim odborom in deželnimi poslanci nadaljevali svoja prizadevanja.²¹

Jugovzhodni gradbeni odbor je 8. decembra 1910 določil, da se naj zgradi izpraktičnih razlogov le 34 km dolg odsek proge od Ptuja do Rogatca, ki so ga razdelili na dva dela. Prvi, ptujski, je zavzemal dolžino 18 km, drugi, rogaški, je bil dolg 16 km. Za izdelavo natančnega projekta so predvideli za prvi del 18.000 kron in za drugi del 16.000 kron stroškov. Zaradi neenotnega nastopa soudeležencev pri tem projektu, tudi tega načrta niso izpeljali.

Gradnja delavskih hiš

Mestna občina Ptuj je dala 16. januarja 1900 pobudo glavni upravi Južne železnice za postavitev železniških delavnic. Minister za železnice je odobril to pobudo 31. marca istega leta s pripombo, da se obstoječa železniška kurilnica spremeni v železniške delavnice.

Za delovanje take delavnice so morali zaposliti delavce. Uprava Južne železnice je zato prosila mestno občino Ptuj, da poišče za delavce primerna stanovanja. Za primerjavo je dodala še cenik stannarin delavske kolonije iz Maribora: za sobo s kuhinjo letno 132 krajcarjev, za sobo, kabinet in kuhinjo 170 krajcarjev, za dve sobi in kuhinjo 190 krajcarjev. Uprava je še prosila, če bi občina lahko našla podobna stanovanja za enako ceno. Na to prošnjo je mestna občina Ptuj odgovorila upravi Južne železnice 30. julija 1900, da so našli primerna stanovanja na Ptuj in v okoliških vaseh za enako ceno oziroma še nižjo.

Uprava Južne železnice je sporočila občini, da bodo začeli spomladi 1901 delo v železniških delavnicah. Iz Maribora bodo premestili na Ptuj 30 poročenih moških in 10 samskih delavcev.²² Pettau-er Zeitung poroča, da so slavnostno odprli železniške delavnice šele 7. decembra 1901.²³

Čeprav je našla občina nekatera stanovanja, ta problem še zdaleč ni bil rešen. V letu 1904 je uprava Južne železnice opozorila občino, naj zgra-

¹⁷ Der Eisenbahntag, 7.

¹⁸ Der Eisenbahntag, 10.

¹⁹ I. Mohorič, 291.

²⁰ Der Eisenbahntag, 21, J. Jenko, s 607.

²¹ Mohorič, 291.

²² Zgodovinski arhiv Ptuj, Mestna občina Ptuj, škatla 11, ovoj št. 517 - 16 - 1900.

²³ Pettau-er Zeitung, 8. december 1901, 2.

di stanovanja za železniške delavce, ker so se ti obračali nanjo zaradi stanovanj. Uprava Južne železnice je dobila sporočilo 19. decembra 1903, da bo verjetno gradila občina Ptuj v letu 1904 novo kasarno. Tako bi postala stara kasarna leta 1905 prosta in bi bila namenjena za delavska stanovanja. V pismu z dne 8. februarja 1904 je prosila občino, da jo o tej zadevi obvesti. Radi bi vedeli, če lahko načrtujejo adaptacijo kasarne za delavska stanovanja ali pa ima občina še kakšne druge načrte, preden se bodo morali dokončno odločiti in zapreti delavnice. Po mnenju uprave Južne železnice delavnice niso bile več potrebne.²⁴

Eno izmed rešitev stanovanjskega problema delavcev je videla občina tudi v gradnji družinskih hiš. Šest delavcev železniških delavnic je prosilo občino 4. julija za gradbeno dovoljenje družinskih hiš v predmestju Kaniža pri Ptujju na parcelnih številkah 355/2 do 355/7. Kupili so jih od zemljiškega lastnika, ptujškega župana Josefa Orniga. Komisija, ki so jo sestavljali inženir železniške sekcije Ptuj, župan Ornig, upravnik Stehrer, občinska svetnika Kratzer in Rosmann, J. Wressnig kot gradbeni vodja, F. Wressnig kot dimnikar in prosilci za gradbeno dovoljenje ter gospostvo Zgornji Ptuj kot mejaš oziroma sosed, si je ogledala parcele 23. julija 1904. Še istega dne je občina Ptuj odobrila gradbeno dovoljenje vsem šestim prosilcem. Ti so bili: Franc Rozman, Franz Scherbela, Georg Gerečnik, Johann Schegula, Georg Mahr in Leopold Wunderlich.

Pri gradnji delavskih hiš je prišlo do spora med občino in upravo Južne železnice. Le-ta ni dala soglasja h gradnji hiš, ker niso bile dovolj dobro projektirane proti ognju, prav tako ni bil dovolj varen dostop do hiš, saj je bila v bližini železniška proga. Predlagala je izgradnjo podhoda in zamenjavo zemlje za prestavitev ceste med hišami in železnico. Kljub temu da ta spor še ni bil rešen, so nadaljevali gradnjo stanovanjskih hiš. Konec oktobra 1904 so pisali lastniki hiš občini, da bodo do sredine novembra hiše dograjene za vselitev. Prosili so za ogled stanovanj. Občinska komisija jih je pogledala 21. novembra 1904 in po mnenju mestnega zdravnika dr. Metzlerja (hiše niso bile dograjene, bile so tudi vlažne) ni dala dovoljenja za vselitev. Zaradi socialnega položaja delavcev je komisija po ponovnem ogledu hiš meseca januarja 1905 dovolila vselitev, kljub temu da te še niso bile izsušene in ne dograjene.

Od sredine leta 1905 pa do začetka 1909 sta se občina Ptuj in uprava Južne železnice dogovarjali o zamenjavi zemlje pri km 18 4/6 na desni strani železniške proge Pragersko - Velika Kaniža, o prestavitvi ceste in o izdelavi prehoda pod železniško

progo pri delavskih hišah. Na teh pogajanjih je postavila družba Južne železnice občini nekaj pogojev.

1) Da prevzame mestni svet na svoje stroške delitev nove ceste in njeno vzdrževanje vzdolž mejne črte in izgradnjo jarka med njima.

2) Prav tako prevzame mestni svet stroške premika ceste med potokom Grajena in mejnim kamnom št. 54.

3) Družba Južne železnice je ponudila za gradnjo podhoda enkratni znesek v vrednosti 2200 kron, ostalo vsoto do skupnega zneska 4400 kron mora poravnati mestna občina. Prav tako je morala občina sama izpeljati vsa potrebna dela pri prehodu na levi in desni strani železniške proge.

4) Novi podhod bo vzdrževala na svoje stroške v bodoče družba Južne železnice. Stroške za vzdrževanje poti do njega pa bo poravnala mestna občina.

5) Predlagali so tudi, da se sestavi komisija za zamenjavo zemlje.

Iz zapisnika komisije z dne 19. maja 1905, ki je pregledala sporno območje, izvemo, da so razpravljali o zamenjavi zemlje, o določitvi smeri za pešpot od delavskih hiš k načrtovanemu podhodu in o izdelavi podhoda pri železniškem km 18.662. Za podhod pod železniško progo so se sporazumeli zelo hitro. Občina Ptuj je sprejela na svojih sejah sveta vse pogoje železnice. Potem ko je dobila uprava Južne železnice sporočilo o sprejetih pogojih, je poslala za gradnjo podhoda v enkratnem znesku vsoto 2.200 kron. Podhod je gradil zidarski mojster Rudolf Hobser za 4.998,99 kron.

Pogovori o zamenjavi zemlje so potekali vse do 1909. leta. Iz osnutka pogodbe (z datumom 15. januar 1909) med Cesarsko-kraljevo privilegirano družbo Južne železnice in občino Ptuj lahko razberemo, da zamenjata med seboj zemljo v velikosti 579,48 kvadratnih metrov; Cesarsko-kraljeva privatna družba Južne železnice odstopa zemljo občini Ptuj na parceli št. 510 k. o. Ptuj med mejniki št. (52) 51, 50 (starimi) in 49, 50, 51, 52 (novimi) ter sprejme od občine zemljo med novima mejnikoma 49 in 48 in starima 48 ter 49 oziroma novim mejnikom 49 gradbene parcele št. 355 k. o. Ptuj. Vsaka stran se je obvezala, da bo nosila stroške označitve za svoj del.

Z gradnjo privatnih stanovanjskih hiš ni bil rešen stanovanjski problem uslužbencev Južne železnice. Gradbeno stanovanjsko združenje uslužbencev Južne železnice z Dunaja je prosilo 2. oktobra 1913 občino Ptuj za gradbeno dovoljenje dvonadstropne hiše na travnati parceli št. 333/2 k. o. Ptuj. To parcelo je združenje kupilo od Cesarsko-kraljeve privilegirane družbe Južne železnice. Občina Ptuj je odbila 14. februarja 1914 njihovo prošnjo, češ da bi ta nova zgradba kvarila mestno

²⁴ Zgodovinski arhiv Ptuj, Mestna občina Ptuj, škaltla 129, ovoj 516/904, št. 14752/E03.

podobo. Gradbeno stanovanjsko združenje je vložilo na to odločitev priziv. Mestni svet je izdal dovoljenje na svoji seji 10. junija 1914 s pridržkom, da se bo gradnja dvonadstropne hiše vključila v mestno podobo. Postavili so tudi številne pogoje: fasada mora biti brez balkonov (ne tako, kot so bili načrtovani v projektu), na cestni strani parcele je treba urediti 5 m širok vrt, namenjen za okras, celotna stavba mora biti podkletena, višina sob posameznih lokalov je lahko v pritličju 3,10 m, v I. in II. nadstropju 3 m in še druge pogoje. Arhitektka, ki sta načrtovala to stanovansko hišo ob cesti na postajo, sta bila Badstieber in Reiner.²⁵

Na gospodarskem področju je ptujsko meščanstvo v 19. stoletju zelo nazadovalo. Kljub temu da so dobili železnico na Ptuj, niso znali dovolj izrabiti te prometne zveze. Zato pa so to storila druga mesta, ki so prevzela Ptuj s pomočjo organiziranega kapitala posredovalno trgovino med Italijo in Srednjim Podravjem. Ptuj je ostala le lokalna trgovina, ki je obdržala tradicionalne trgovske ceste na območju Ptuja, Haloz in Slovenskih goric.

Seznam mer in uteži

1 čevelj = 0,316 m

1 seženj (klaftra) = 6 čevljev = 1,896 m

1 oral = 1 joh = 1 kvadratna klaftra = 1600 kvadratnih sežnjev

1 cent = 100 funtov = 56 kg



ZUSAMMENFASSUNG

Die Eisenbahn in Ptuj 1860-1918

Im Wirtschaftsbereich erlebte das Bürgertum von Ptuj (Pettau) im 19. Jahrhundert einen großen Rückschritt. Obwohl die Eisenbahn die Stadt erreichte, wurden die Vorteile dieser Verkehrsverbindung in Ptuj nicht genügend genutzt. Andere Städte dagegen übernahmen mit Hilfe des flüssigen Kapitals den bis dahin über Ptuj abgewickelten Transithandel zwischen Italien und dem mittleren Draugebiet. Ptuj mußte sich mit dem lokalen Handel begnügen, der auf den traditionellen Handelsstraßen im Bereich von Ptuj, der Haloze (Kollos) und der Slovenske gorice (Windische Bühel) abgewickelt wurde.

²⁵ Zgodovinski arhiv ptuj, Mestna občina Ptuj, škatla 306, ovoj 1165/1913, št. 395/14.