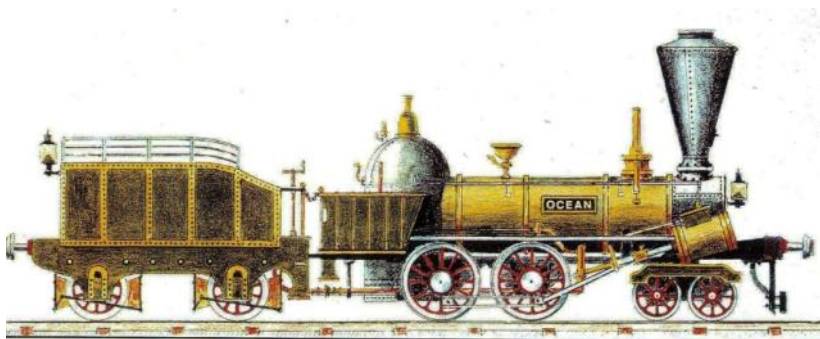


Andrej Ivanuša

Veliko potovanje male parne lokomotive

O lokomotivi in hotelu OCEAN



ALI VESTE:

- od kod ima hotel OCEAN v Mariboru svoje ime?
- da je Južno železnico skozi Slovenijo, po kateri še danes vozijo vlaki, načrtoval in do leta 1854 zgradil Albanec in bil zato povišan v viteza?
- da je prva lokomotiva prisopihala v Maribor 27. aprila 1846?
- da je bil mariborski železniški most ob izgradnji največji most čez reko v vsej Evropi?
- da Pesniško dolino še vedno premošča najdaljši viadukt na vsej progi med Dunajem in Trstom?

Maribor, januar 2020

KAZALO

Nekaj o nekem hotelu	3
Gradnja proge Gradec–Maribor–Celje 1844/1846	4
Carl von Ghega (1802–1860)	7
Nenavadno ime za lokomotivo	9
Kje kupiti lokomotive?	9
Izdelava lokomotiv v ZDA	10
Parizarji opravijo svoje delo	12
Ocean zasije v vsej svoji lepoti	13
Težko pričakovan trenutek	14
Podeželsko zaspano mesto se spremeni	15
Koledar dogodkov	16

NEKAJ O NEKEM HOTELU

V Mariboru blizu železniške postaje stoji delno spomeniško zaščiten zgradba, ki nosi napis Grand hotel Ocean****. Nekdaj je bila v njej znana gostilna Pri Guzlju. Po stečaju njegovega prvega lastnika, je hotel prodajala DUTB (Družba za upravljanje terjatev bank). Sedaj ga upravlja Višja strokovna šola za gostinstvo in turizem Maribor. Ko sprašujete Mariborčane, zakaj se hotel tako imenuje, vsi zmigujejo z rameni.

A njegovo ime odpira neverjetno zgodbo, saj je odgovor na vprašanje presenetljiv. Hotel se imenuje po parni **lokomotivi Ocean**, ki je prva prisopihala v Maribor davnega **sedemindvajsetega aprila 1846**. Zgodba pa govori o tem, kako je lokomotiva sploh »prišla« v Maribor.



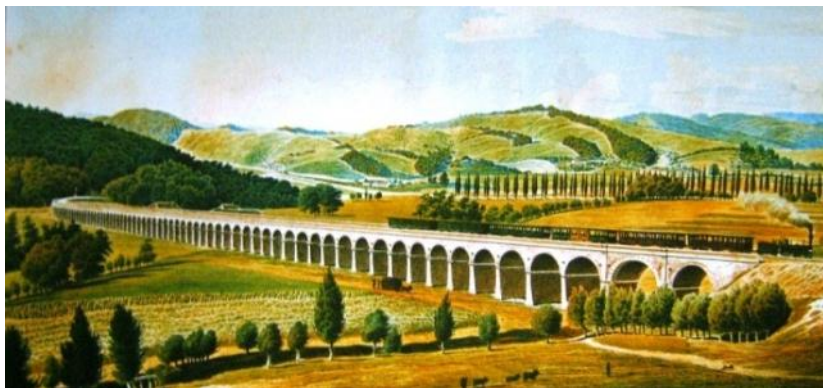
Grand hotel Ocean na Partizanski cesti 39 v Mariboru.

GRADNJA PROGE GRADEC–MARIBOR–CELJE 1844/1846

Železniško progo Gradec–Maribor–Celje (tretja etapa Južne železnice Dunaj–Trst) so pričeli graditi leta 1844 in jo gradili dve leti. Ta etapa je pripeljala železnico in s tem industrializacijo v Slovenijo.

132,2 km dolg odsek med Gradcem in Celjem so gradili od septembra 1843 do junija 1846. Tukaj so se srečali z različnimi težavami. Pri Špilju (Spielfeld) so zaradi plazovitega terena morali izdelati 125m dolgo prenapeto leseno mostno konstrukcijo.

Nato so imeli problemi s predoroma v Šentilju in Počehovi. Čez močvirno dolino Pesnice so zgradili dolg viadukt, ki je danes je zasut in je del nasipa. Prav tako ga bodo v kratkem v celoti prenovili (2019–2022).



*Pesniški viadukt, zgrajen od spomladi 1844 do junija 1846. Stal je na 66 stebrih temljenih s hrastovimi piloti, dolžina 649m in višina 21m. Za gradnjo so porabili več kot 2,8 milijona opek. Po melioraciji pesniške doline so ga ugradili v nasip. Predvideno je, da bi se saniral v letih 2019 do 2022, ker notranje kamnito jedro razpada in se poseda.
(akvarel Ferdinand Jungblut)*

Na tej potezi je zelo pomemben objekt železniški most čez Dravo, ki so ga začeli graditi junija 1844. Gradili so ga 22 mesecev, končan je bil aprila 1846. Most je bil v celoti dolg 209 metrov. Ogromna lesena konstrukcija dolga 190 metrov in visoka 5,7 metrov je bila izdelana iz macesnovega lesa, ki so ga pripeljali iz Koroške. To je bil takrat največji most čez reko v vsej Evropi.

Za opornike in obzidavo obale so uporabili skale in klesano kamenje iz Pohorja. Pri gradnji opornikov, ki slonijo na pet metrov dolgih pilotih, so že uporabili beton. Skupaj je bilo porabljen 21.000 kubičnih metrov lesa, 36.000 kubičnih metrov kamena in le 85 ton jekla. Že leta 1864 so začeli na istem mestu, ob sočasnem snemanju starega, graditi nov jeklen most, ki stoji še danes.



Prvi leseni železniški most čez Dravo v Mariboru po sistemu Howe, zgrajen leta 1846, je bil dolg 190 m in izdelan iz macesnovega lesa. Pogled s Pobrežja. (akvarel po starih grafikah: Sepp Tezak, 1985)

Ko je bil zgrajen, je bilo potrebno preizkusiti njegovo statično trdnost še pred uradno otvoritvijo proge in pred prvo redno vožnjo vlaka.

Za preizkus so uporabili **lokomotivo Ocean**, ki je **27. aprila 1846 na most pripeljala iz Celja**. Na njej se je pripeljal sam glavni inženir in vodja projekta železniške proge od Dunaja do Trsta Carl Ghega. Za zasluge pri gradnji proge ga je leta 1851 avstrijski cesar Franc Jožef I. (1830-1916) povzdignil v viteza.

Uradna otvoritev odseka proge Južne železnice od Gradca preko Maribora do Celja je bila **2. junija 1846**, ko je prispel v Maribor prvi redni potniški vlak na poti v Celje. Vlak sta vlekli lokomotivi Drau (Drava) in Aussee (Osoje).



Mariborski železniški most je bil v jekleni izvedbi zgrajen leta 1866, ko so zgradili novo progo iz Maribora po Dravski dolini. Obnovljen je bil 2016 in je razglašen za spomenik tehniške dediščine. (foto Andrej Ivanuša)

CARL von GHEGA (1802–1860)

Carl Ghega je bil rojen v Benetkah staršema, ki sta bila albanskega rodu. V tistem času je veliko Albancev bežalo pred represijo v Otomanskem cesarstvu. Najlažje je bilo odpluti s čolni in manjšimi ladjami od Jadranski obali proti severu.

Njegova starša sta našla zatočišče in zaposlitev v Benetkah. Oče je bil pomorski častnik in tudi sam se je odločil, da bo sledil njegovim stopinjam, saj ga je morje privlačilo. Tako se je najprej vpisal na vojaški kolegij. Vendar je bilo šolanje zanj premalo zahtevno. Ob odličnem učitelju, ki je prepoznal njegovo genialnost, se je navdušil nad matematiko. S petnajstimi leti se je vpisal na univerzo v Padovi in že po enem letu diplomiral kot inženir in arhitekt. Leto dni kasneje pa je doktoriral iz matematike in inženirstva.



Carl von Ghega (1802–1860) in viadukt Kalte Rinne na odseku čez Semmering (Alpe). Ta del proge je Unesco leta 1998 razglasil za del svetovne kulturne in arhitekturne dediščine človeštva. Na njem je tabla z njegovim izrekom:

»Železnica ne pozna razdalj.«

Ko je bil kasneje imenovan za glavnega inženirja Južne železnice, je naredil nekaj, kar ni še nihče pred njim. Enostavno je vzela pot pod noge in začel hoditi po predvideni trasi. Tako je skozi vsa leta gradnje prehodil vso progo peš in se na lastne oči prepričal, kje je najbolj ugodno peljati tir skozi pokrajino.

Dve leti kasneje je predložil načrt za traso, ki mu je prinesla svetovno slavo in viteški naslov. Kajti avstrijska vladarska hiša je bila tako navdušena nad njegovim genialno izpeljanim projektom, da ga je sredi gradnje leta 1851 doletel poziv, naj se zglasil na cesarskem dvoru. Tam je v veliki sprejemni dvorani pokleknil pred avstrijskim cesarjem Francem Jožefom I. (1830-1916), ki ga je povzdignil v viteza (Ritter) Carla von Ghego. Doživel je še eno vladarsko priznanje, saj se je na otvoritvi 16. maja 1854 ob vitezu Carlu von Ghegi na vlaku peljal tudi sam »presvitli« cesar Franc Jožef I.



Franc Jožef I. Habsburško-Lotarinški (1830–1916), avstrijski cesar in ogrski kralj na vožnji z vlakom.

NENAVADNO IME ZA LOKOMOTIVO

Seveda je to, da ima lokomotiva ime, danes zelo nenavadno. V tistih časih pa so lokomotivam dajali imena po geografskem ali zgodovinskem pojmu, saj jih ni bilo veliko in vsaka zase je pomenila velik uspeh takratne industrije in razvoja tehnologije. Ta lokomotiva pa ima ob tem še res eksotično ime Ocean. Njeno ime skriva poreklo in geografski prostor njenega potovanja. Namreč, lokomotiva je prispela iz daljne severne Amerike preko Atlantskega oceana v Trst.

KJE KUPITI LOKOMOTIVE?

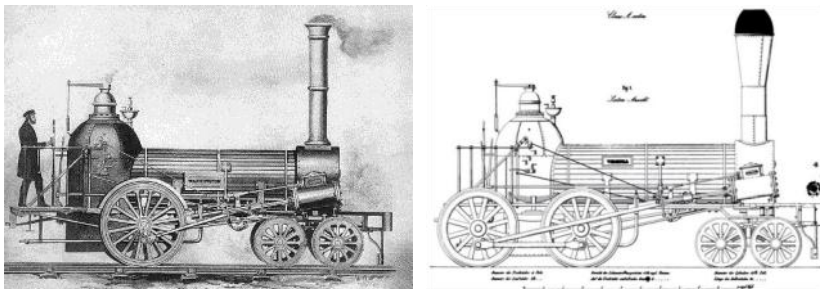
Vrnimo se nazaj v tiste čase in pogledjmo, kaj se je dogajalo v cesarstvu Avstriji (Avstro-Ogrska od 1867 naprej) v tej dobi na področju železnice. Leta 1841 je bila na Dunaju zgrajena prva tovarna lokomotiv (bolje rečeno: obrtna delavnica) Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn (tudi: Wien-Gloggnitzer Fabrik). Svojo prvo lokomotivo je izdelala šele konec leta 1844. Njene kapacitete so bile zelo slabe in ni zmogla zgraditi toliko lokomotiv, kot so jih potrebovali takratni graditelji železniških prog.

Tovarne lokomotiv so bile v tistem času že v nemških deželah, predvsem pa v Veliki Britaniji. A so bile vse polno zasedene z domačimi naročili. Še posebej so delale s polno paro na britanskem otočju, saj so tam gradili železniške povezave z velikim tempom. Graditelji Južne železnice so se tako znašli pred veliko težavo, kje kupiti lokomotive?

Domnevno je Carl Ghega za pomoč prosil pobudnika gradnje železnice od Dunaja do Trsta po sedanji trasi nadvojvodo Janeza (Johann von Österreich, 1782–1859). Namreč, ko je Carl Ghega

leta 1842 postal glavni traser projekta, so ga pri Južni državni železnici (SStB) najprej poslali na študijsko potovanje v ZDA. Tam se je seznanil z gradnjo železnice čez gorovje Allegheny in z arhitektom Williamom Howe (1803–1852), ki je leta 1840 patentiral gradnjo mostov po sistemu, ki ga danes poznamo kot predalčje howe.

Po njegovem sistemu je Ghega načrtal železniški most čez Dravo. V ZDA je genialni inženir spoznal tudi lokomotive, ki jih je proizvajala tovarna Norris v Filadelfiji.



Levo lokomotiva Norris - George Washington s kolesnim razporedom 4-2-0 (osni razpored 2'A) iz leta 1836 in desno Norris - Virginia s kolesnim razporedom 4-4-0 (osni razpored 2'B) iz leta 1842. Ta je bila osnova za načrtovanje in izdelavo lokomotive Ocean.

Zato je predlagal, da lokomotive kupijo v ZDA. Nadvojvoda Janez se je strinjal z idejo in pri trgovinskem ministrstvu dosegel, do so konec leta 1844 naročil dobavo lokomotiv iz Amerike. Južna državna železnica (SStB) je tako dobila dovoljenje, da je pri firmi Norris naročila prvih 12 lokomotiv.

IZDELAVA LOKOMOTIV V ZDA

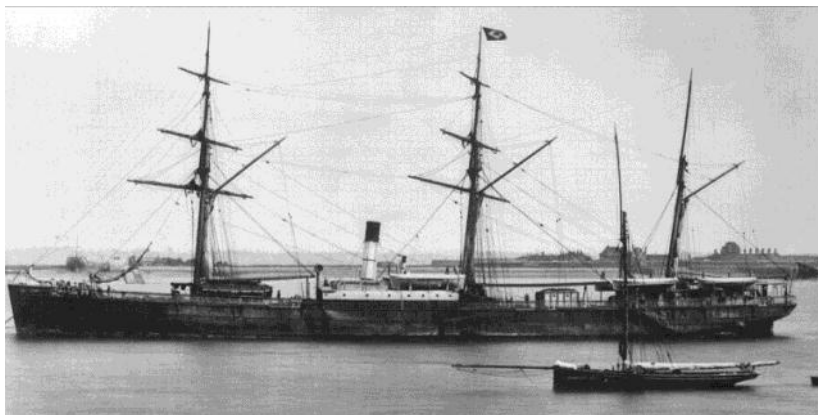
Podjetje The Norris Locomotive Works iz Filadelfije v ZDA je bilo ustanovljeno leta 1832 in je do leta 1866 izdelalo skoraj tri

tisoč lokomotiv. Njegova letna proizvodnja je bila okrog 80 lokomotiv raznih vrst in tipov.

Podjetje je bilo vodilni proizvajalec lokomotiv v tem obdobju in tudi največji izvoznik. Izvažali so lokomotive v Veliko Britanijo, Francijo in Avstro-Ogrsko ter v nemške dežele. Ob tem so jih prodajali še v dežele Južne Amerike. Tako za njih naročilo dvanajstih lokomotiv ni predstavljalo velike težave. Ob rahlih modifikacijah osnovnih modelov, predvsem je šlo za izvedbo dimniške cevi, je tovarna hitro izpolnila zahteve.

Malo večjo težavo je predstavljal transport lokomotiv čez pol sveta. Lokomotive so do konca januarja 1846 izdelali, sestavili in preizkusili. Nato so jih v tovarni delno razstavili, pripravili za transport in natovorili na železniške vagoni.

Po nedolgo pred tem zgrajeni železnici so jih prepeljali 160 km daleč v pristanišče v New Yorku. Tam so jih naložili na parnik. Nalaganje je teklo hitro in tudi sama pot tovarne ladje čez severni Atlantik je potekala brez zapletov.



Transportni čezoceanski parniki so v tistem obdobju še vedno imeli jamborne sisteme in jadra (SS Agamemnon 1865).

Parnik je v Trst prispel verjetno konec februarja 1846. Tudi raztovarjanje je potekalo brez težav in gladko. Dobavitelj je izpolnil svoje zahteve točno in natančno.

PARIZARJI OPRAVIJO SVOJE DELO

A za Carla Ghego so se težave šele začele. Pred njim je bila dolga pot iz Trsta do Celja. Kot sem že zapisal, železniška proga Gradec-Maribor-Celje je bila takrat še v gradnji in je v grobem segala le do Celja. Do tja pa je bilo potrebno razstavljene lokomotive prepeljati z vozovi in s konjsko vprego. Na tej dolgi poti jih je čakal prelaz pri Postojni in še eden čez Trojane, da o ozkih ovinkih ne rečemo ničesar.

Ko so jih raztovorili v tržaškem pristanišču, so lokomotivam cesarski železniški uradniki nadeli imena in oštevilčili po svoje.



Ivan Glažar ob svojem parizarju (Foto: Jaroslav Jankovič)

Tako so v skladišču čakale na prevoz z vozovi lokomotive Idrija (Idria), Veliki Klek (Grossglockner), Sava (Save), Donava (Donau), Triglav (Terglav), Timav (Timavo), Pak (Pack), Ljubelj (Loibl), Istra (Istria), Trst (Tergeste), Wechsel (Wechsel) in Ocean (Ozean). Slednja je imela tovarniško številko Norris 331, njena nova pa je bila SB 877.

Čez nekaj dni so se v Trst zgrnili furmani iz vse južne Slovenije, predvsem pa tisti iz Vipavske doline, s težkimi dvoosnimi tovornimi vozovi z okovanimi debelimi platišči na vseh kolesih, imenovani tudi »parizarji«, v katere so bili vpreženi pari najmočnejših in najbolj vztrajnih konj. Za posamezno lokomotivo, ki je tehtala okrog 26 ton, je bilo potrebnih vsaj pet vozov, saj je posamezen voz lahko prepeljal od 3,4 do 5,6 tone.

Ko so jih ročno naložili in tovor dobro privezali, so konji odpekotali s težkimi tovari na več kakor teden dni dolgo »furo«. Že običajna vožnja med Trstom in Trojanami je trajala več kakor 50 ur. Na vseh vzponih so morali pripraviti dodatne pare konj, da so »preketo težko ameriško železo« zvelikli v vseh vremenskih pogojih in po slabo vzdrževanih makadamskih cestah čez na drugo stran vse tja do Celja. Ocenjujejo, da so za pot porabili 10–14 dni.

OCEAN ZASIJE V VSEJ SVOJI LEPOTI

Tukaj so bile delavnice, kjer so lahko delno razstavljene lokomotive znova sestavili v delujoč stroj. Domnevamo, da je ameriški izdelovalec v Celje poslal dva svoja inženirja, ki sta nadzirala sestavljanje lokomotiv. Prve so uporabili tudi kot delovne stroje, ki so služili za transport gradiva med Celjem in Mariborom. Bolj ali manj so po naključju lokomotivi Ocean namenili vlogo testne lokomotive.



*Lokomotiva Ocean (akvarel Sepp Tezak, Graz 1996),
tip 4-4-0 s pripetim dvoosnim zalogovnikom.*

Strokovnjaki iz cesarstva so prihajali in se pustili poučiti o prav vsaki malenkosti in tehnični podrobnosti lokomotiv.

Zvedeli so da, lokomotiva Ocean tehta 26 ton, da zmore najvišjo hitrost 40 kilometrov na uro, za prevažanje potrebščin, vode in kuriva pa ima pripet dvoosni zalogovnik. Da je to tehnično napredna lokomotiva s kolesnim razporedom 4-4-0, oziroma po evropski nomenklaturi je to enako osnemu razporedu 2'B. Številke pomenijo, da ima lokomotiva štiri pogonska kolesa na dveh oseh in še smerni prednji podstavek prav tako s štirimi kolesi na dveh oseh. Ničla pa pomeni, da lokomotiva nima nobenih slednih koles izza pogonskih. Nekateri ta tip imenujejo kar »ameriški« tip, saj so v 19. stoletju vse lokomotive v ZDA gradili po tem sistemu.

TEŽKO PRIČAKOVAN TRENUTEK

Končno je nastopil težko pričakovan trenutek. Ghega je **27. aprila 1846** že zelo zgodaj, ko se še niti ni zdanilo, prispel na postajo v Celju, kjer je čakala lokomotiva Ocean. Povzpel se je na njo in ob 5. uri in 30 minut je parna lepotica odpeljala iz Celja.



Železniška postaja v Celju z delavnicami leta 1848. Na svojo prvo vožnjo proti Mariboru na krožni kretnici čaka lokomotiva Ocean. /akvarel Sepp Tezak/

Prispela je v Maribor ob 9. uri, torej po 3 in pol urah vožnje. Počasi in previdno je zapeljala na novi dravski most. Ustavila se je sredi mostu, da so lahko inženirji izmerili njegov upogib. Ker je bil ta manjši od izračunanega, so vedeli, da je most varen za vožnjo. Nato je zapeljala na mariborsko železniško postajo.

Istega dne je ob 14. uri in 15 minut odpeljala nazaj v Celje, kamor je prispela ob 17. uri. Ko je bil dokončan še počehovski predor, je 15. maja popoldan odpeljala v Maribor, vožnja je trajala 2 uri in 17 minut. 16. maja 1846 je nadaljevala pot poti Gradcu in kot prva lokomotiva peljala tudi skozi počehovski predor.

PODEŽELSKO ZASPANO MESTO SE SPREMENI

Prihod železnice v Maribor je povzročil pravo razvojno eksplozijo v tem mestu.

»Maribor je bil pred tem eno žalostno gnezdo, Ptuj je bil bolje razvit od njega,« je v knjigi *Železniška proga Šentilj–Zidani Most* zapisal Marko Košir.

»Podeželsko in zaspano mesto je naenkrat postalo zelo pomembna postojanka na progi Dunaj-Trst in pri Južnih dravskih železnicah so se odločili, da zraven velike kurilnice za oskrbo lokomotiv, zgradijo še delavnice za popravilo in vzdrževanje lokomotiv, železniških vozov in drugih naprav. Z obratovanjem so začele leta 1863 in od sprva nekaj sto zaposlenih je bilo do leta 1880 zaposlenih na železnici že več kot tisoč delavcev. Na Studencih je sčasoma zrasla železničarska kolonija z vso potrebno infrastrukturo: zdravstvena ambulanta, šola, kapela, trgovina, gostilna, parno kopališče, gledališki oder, glasbena šola, itd.; delovala so različna športna (stadion na Poljanah in stadion Železničar) in kulturna društva.«

Pa tudi sicer je izgradnja Južne železnice pripeljala tehnološki razvoj v takrat ruralno in transportno težko prehodno Slovenijo.

Mala parna lokomotiva Ocean je bila prva znanilka tega razvoja.

KOLEDAR DOGODKOV

Pričetek gradnje tretje etape južne železnice (Gradec–Maribor–Celje)	september 1844
Gradnja lesenega železniškega mostu čez Dravo Mariboru (sistem Howe)	junij 1844 do april 1846
Prihod lokomotive Ocean v Maribor	27. april 1846
Konec gradnje tretje etape	junij 1846
Svečana otvoritev proge Gradec–Celje	2. junij 1846
Izgradnja sedanjega jeklenega mostu čez Dravo v Mariboru	1864 1867

VIRI:

- Marko Košir, Bogić Mladen: *Železniška proga Šentilj-Zidani Most* * ISBN 978-961-93373-3-2
- Marko Košir, Bogić Mladen, Rustja Karel: *Železniška proga Zidani Most-Sežana (Trst) (Koper)* * ISBN 978-961-93507-6-8
- Internetni viri: https://de.wikipedia.org/wiki/SS&TB_%E2%80%93_Ozean_bis_Wechsel; <https://www.philageohistory.org/rdic-images/view-image.cfm>; https://en.wikipedia.org/wiki/Norris_Locomotive_Works