

1.01

Martin Bele*

Plin, elektrika in možje, zaslužni za njun prihod v Maribor**

IZVLEČEK

Pričujoče besedilo obravnava razvoj glavnega mesta slovenske Štajerske v približno petih desetletjih pred koncem prve svetovne vojne. Maribor je v obravnavanem časovnem obdobju napredoval v številnih ozirih. Poleg tega, da je njegovo prebivalstvo zelo naraslo, so v njem nastajali vedno nove institucije, monumentalne stavbe, industrijski obrati in vedno boljše železniške povezave. Predvsem v omenjeno obdobje segajo začetki uporabe električne energije in plina, kar v prispevku tudi zavzema osrednji prostor. Pri nastanku mariborske plinarne je vodilno vlogo sicer igrala potreba po ureditvi in modernizaciji mestne razsvetljave. Medtem je elektrika pot v mesto našla predvsem po zaslugi velikih in premožnih industrialcev (predvsem Karla Scherbauma, Ludwiga Franza ter Franza Negerja). Ti so prav tako uporabljali za razsvetljavo obratov ali pa za optimalnejše obratovanje svojih proizvodnih enot.

Ključne besede: Maribor, plin, elektrika, prva svetovna vojna, Avstro-Ogrska, elektrarna na Fali, Georg Graff, Karl Scherbaum, Ludwig Franz, Franz Neger

* **Dr., docent, Univerza v Mariboru, Filozofska fakulteta, Oddelek za zgodovino, Koroška cesta 160, SI-2000 Maribor; martin.bele@gmail.com**

** Razprava je nastala v okviru raziskovalnega programa *Preteklost severovzhodne Slovenije med slovenskimi zgodovinskimi deželami in v interakciji z evropskim sosedstvom* št. P6-0138 (A), ki ga financira Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije.

ABSTRACT

GAS, ELECTRICITY AND MEN WHO ENSURED THEIR ARRIVAL IN MARIBOR

The present text deals with the development of Maribor – the capital of Styria, Slovenia – during the five decades leading up to World War I. In this period, Maribor made significant progress in many different areas. Its population grew considerably and it became home to many new institutions, including monumental buildings and industrial plants. Above all, it was very well connected by the railway. The arrival of natural gas and electricity into the city represents the central focus of the present text. The main reason for the construction of the local gasworks was the city's (poorly organised) street lighting. Electricity found its way into the city primarily thanks to Maribor's leading industrial magnates (in particular Karl Scherbaum, Ludwig Franz, and Franz Neger). These individuals used electricity for the illumination of their establishments as well as to power their manufacturing machines.

Keywords: Maribor, natural gas, electricity, World War I, Austria-Hungary, Fala hydroelectric power plant, Georg Graff, Karl Scherbaum, Ludwig Franz, Franz Neger

Uvod

Druga polovica 19. stoletja je bila v mnogih državah tedanje Evrope in ostalega sveta obdobje (bolj ali manj) hitre industrializacije. V življenje preprostih ljudi je prihajalo vedno več novih izumov. Nastajati so začeli številne tovarne, železnice in drugi industrijski obrati, ki so vedno bolj spreminjali do tedaj utečeni način življenja in dela. Medtem ko so se vplivi industrializacije na družbo v tedanji Veliki Britaniji začeli kazati že v dveh desetletjih pred letom 1850, se je to v ostalih delih (Zahodne in Srednje) Evrope dogajalo predvsem po letu 1870.¹ Tako je bilo tudi na prostoru današnje Slovenije.

Velik gospodarski katalizator tedanjih avstrijskih dežel je bila sredi 19. stoletja predvsem t. i. Južna železnica med Dunajem in Trstom. Ta je Maribor dosegla že leta 1846, Ljubljano tri leta kasneje, Trst pa šele leta 1857. Pred letom 1846 so se mariborski prebivalci ukvarjali predvsem z vinogradništvom, obrtjo in tranzitno trgovino s Koroško.² Po letu 1846 je zadnjo zamenjala železnica, ki je mestu nudila vse pogoje za lep razvoj.³ Že v štiridesetih letih so si koroški deželni stanovi prizadevali tudi za izgradnjo železniške proge med Celovcem (ali Beljakom) in Mariborom. Po raznih zapletih

1 Eric J. Hobsbawm, *The Age of Revolution: Europe 1789–1848* (New York: Vintage, 1996), 26–28.

2 Ivan Mohorič, *Zgodovina železnic na Slovenskem* (Ljubljana: Slovenska matica, 1968), 16, 17.

3 Mojca Štuhec, *Z železnico do modernejšega Maribora; arhitektura in urbanizem Maribora med letoma 1846 in 1918* (Maribor: Mednarodna založba Oddelka za slovanske jezike in književnosti, 2016), 31.

se je gradnja poleti 1857 res začela, zanjo pa je bil v Mariboru, na desnem bregu Drave, zgrajen poseben kolodvor. Zaradi izjemno zahtevnega terena se je gradnja železnice proti Koroški precej zavlekla. Proga do Vuzenice je bila odprta novembra 1862, do Celovca marca 1863, do Beljaka pa šele januarja 1864.⁴

Gonilna sila novega razvoja v Mariboru so bile v drugi polovici 19. stoletja delavnice Južne železnice ter razna industrija, obrt in trgovina. Okoliško kmetijstvo se je zdaj dokončno moralo umakniti na stranski tir.⁵ Po letu 1861 so začeli v mestu urejevati nekatere ulice, jih kanalizirati, tlakovati in opremljati s pločniki. Pred tem so mariborske ulice in trgi zelo smrdeli, potem se je to začelo izboljševati. Že od sedemdesetih let naprej je bilo v Mariboru ustanovljenih vedno več industrijskih podjetij, med letoma 1890 in 1910 kar 18. Šlo je za živilska podjetja, kemično industrijo in opekarne.⁶

Ostala območja ob železnici je prav tako zajela industrializacija, a slovensko ozemlje je za najrazvitejšimi deli dvojice monarhije še vedno precej zaostajalo. V primerjavi s številom prebivalstva na današnjem Slovenskem je bilo pred prvo svetovno vojno polovico manj industrijskih obratov, kot je bilo povprečje za Avstrijo. V primerjavi z najrazvitejšo Češko je bilo dve tretjini manj industrijskih obratov. Na celotnem slovenskem etničnem ozemlju je avstrijska gospodarska politika pred prvo svetovno vojno spodbujala predvsem rast Trsta kot pomembnega pomorskega pristanišča. S tem v zvezi je bila železniška povezava med Dunajem in Trstom še toliko pomembnejša.⁷

Mariborska mestna občina je bila ustanovljena leta 1849 in je štela 4.168 prebivalcev. Septembra naslednjega leta je mesto pozvalo k združitvi svoja predmestja, kar se je tudi zgodilo.⁸ Leta 1851 je razširjeno mesto tako štelo 6.706 prebivalcev. Leta 1857 je bilo prebivalcev 7.572, leta 1867 pa že 12.670. V isto obdobje segajo začetki mariborskega mestnega parka in mnogih novih ulic. Popisovalci so leta 1890 ugotovili, da šteje mesto 19.898 prebivalcev (od tega 15.950 Nemcev), 20 let kasneje pa že 27.994 prebivalcev (od tega 22.653 Nemcev). Avstrijski Maribor se je potemtakem lahko kosal s Celovcem. Nov jugoslovanski Maribor je štel leta 1921 30.739 prebivalcev, od katerih se jih je tedaj le še 6.455 deklariralo za Nemce. Slovencev je tedaj bilo 20.374.⁹ V petih desetletjih pred razpadom Avstro-Ogrske je Mariboru načelovalo pet županov, Josef Dominik Bancalari (1868–1870), Matthäus Reiser (1870–1882), Ferdinand Duhatsch (1883–1885), Alexander Nagy (1886–1902) in Johann Schmiderer (1902–1919).¹⁰ Ti možje so imeli do politike, narodnostnih vprašanj

4 Mohorič, *Zgodovina železnic*, 58–63, 81–88.

5 Franjo Baš, *Maribor v avstrijski ustavni dobi* [separat] (Maribor: S. l.: s. n., 1969), 216.

6 Andrej Studen, »Maribor na poti v moderno mesto,« v: *Mesto in gospodarstvo: mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju*, ur. Željko Oset et al. (Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino; Maribor: Muzej narodne osvoboditve, 2010), 39, 45.

7 Aleš Gabrič, »Od Zedinjene Slovenije do razpada Avstro-Ogrske,« v: *Slovenski zgodovinski atlas*, ur. Drago Bajt in Marko Vidic (Ljubljana: Nova revija, 2011), 152, 153.

8 Zdenka Semlič Rajh, *Sejni zapisniki občinskega odbora Mestne občine Maribor: 1853–1856* (Maribor: Pokrajinski arhiv, 2015), 8.

9 Franjo Baš, *Prispevki k zgodovini severovzhodne Slovenije* (Maribor: Obzorja, 1989), 141. Baš, *Maribor v avstrijski ustavni dobi*, 216.

10 Gregor Jenuš, »'Ljubi Bog, kako varovati, česar ni; saj vendar pri vseh koncih in krajih sili v Mariboru slovenski značaj na dan!': Johann Schmiderer – zadnji mariborski župan avstrijske dobe,« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3

in modernizacije različne poglede. Zdi se, da je na področju tehnološkega napredka mesta še največ prispeval Nagy.¹¹

Mariborska plinarna

Ustanovitev mariborske plinarne je bila povezana predvsem z mestno razsvetljavo. Pred letom 1862 so meščani za razsvetljavo v tem mestu uporabljali sveče in oljenke, nato pa petrolejke. Že leta 1840 je bilo v mestu okrog 81 luči različnih velikosti, lastne svetilke pa so imele tudi večje hiše in predvsem gostilne. Luči so sicer gorele le takrat, ko ni sijala luna.¹² Gospodarska svoboda, uzakonjena z obrtnim redom iz leta 1859, je dala avstrijskim državljanom veliko možnosti za samoiniciativo in posledičen razmah industrije. Zdaj podjetni posamezniki za ustanavljanje tovarn niso več potrebovali privilegija deželnega oblastva. Za Maribor, mesto, ki je ležalo ob glavni železnici monarhije in ki sta mu takrat načelovala župan Otmar Reiser (1850–1861)¹³ in njegov naslednik Andreas Tappeiner (1861–1867),¹⁴ je bila to odlična novica in industrijski obrati so v mestu začeli nastajati drug za drugim. Kmalu sta mesto dosegla tudi elektrika in plin.¹⁵

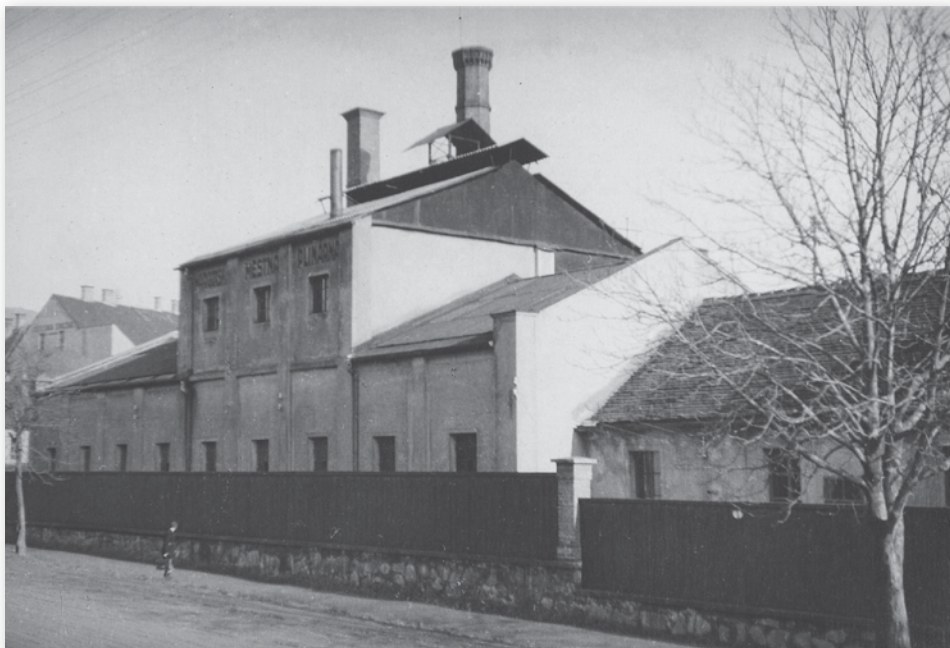
Odsev vsega doseženega napredka je bila ureditev mariborske plinarne za modernizacijo zastarele mestne razsvetljave. Že oktobra 1868 je vpeljavo plinske razsvetljave ponudil Franz Scherer, direktor Zavoda za plinsko razsvetljavo ali *Gasbeleuchtungsanstalt* iz koroškega Celovca. Posla nazadnje ni dobil, nalogo pa so zaupali nekemu možu, ki ga v članku *Marburger Zeitung* najdemo pod imenom J. Graff.¹⁶ Pogodba je bila 18. marca 1869 sicer sklenjena z Georgom Graffom iz kraja Gernersheim, 15 km jugozahodno

(2017): 901–28. Podrobneje glede tedanjih mariborskih županov gl. Darko Friš et al., *Snovalci sodobnega mesta ob Dravi: mariborski župani: 1850–1941* (Maribor: Zgodovinsko društvo dr. Franca Kovačiča, 2017).

- 11 Vinko Skitek, »Aleksander Nagy – župan mestne občine Maribor na prelomu iz 19. v 20. stoletje,« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 874–76. Zgoraj omenjeno dejstvo gre najbrž pripisati Nagyjevi izobrazbi in dejavnostim v obdobju pred nastopom županske funkcije. Nagy je študiral na visokih tehniških šolah v Gradcu in na Dunaju. Potem je najprej nastopil službo v veronski trdnjavi, nato pa je do 1881 sodeloval pri železniških gradnjah na Koroškem, Tirolskem ter Ogrskem in v Turčiji. Kot gradbeni inženir se je moral dobro zavedati pomena modernizacije tudi v domačem Mariboru, zato ni nenavadno, da je po pisanju svojih sodobnikov Maribor preobrazil v pravo moderno mesto.
- 12 Nina Gostenčnik in Barbara Lobnik, *Plinarna Maribor 140 let v našem mestu: spominski zbornik* (Maribor: Pokrajinski arhiv Maribor: Plinarna Maribor, 2010), 5.
- 13 Martin Bele in Tone Ravnikar, »Otmar Reiser, mariborski župan v letih 1850–1851,« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 741–50.
- 14 Andrej Hozjan, »Manj znano in neznano o rodbini, zasebnosti in karierni poti mariborskega župana Andreasa Tappeinerja. Ob 150. obletnici njegove smrti (1868–2018),« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 761–800.
- 15 Antoša Leskovec, »Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941,« v: *Maribor skozi stoletja*, ur. Jože Curk, Bruno Hartman in Jože Koropec (Maribor: Obzorja, 1991), 328.
- 16 Graffovo ime se v virih včasih pojavlja napisano kot »Graf« ali »Graff«. Brez dvoma gre za istega posameznika. – »(Gasbeleuchtung),« *Marburger Zeitung*, 19. 3. 1869, 3 (»(Gasbeleuchtung.) Der Gemeindeausschuß hat in seiner gestrigen Sitzung den Vertrag mit Herrn J. Graff aus Gernersheim, betreffend die Einführung der Gasbeleuchtung. Abgeschlossen.«).

od nemškega Speyerja.¹⁷ Georg Graff je od tedanjih mestnih oblasti pridobil koncesijo za ureditev in gospodarsko izkoriščanje razsvetljave na plin v Mariboru. Njegova plinarsna je nato začela nastajati v Melju, za železniškim nasipom. Prvotna stavba je bila zgrajena med letoma 1869 in 1871.¹⁸

Slika1: Stavba mariborske mestne plinarne, Graff jo je zgradil v letih 1869–71.



Vir: PAM, fond Zavod za urbanizem Maribor, TE 2-16

Graffovo podjetje se je zavezalo na lastne stroške vzpostaviti plinsko razsvetlavo mariborskih javnih ulic, cest in trgov. Pogodba iz leta 1869 je zajemala 120 svetilk, ki bodo gorele približno 1500 ur na leto. Prižiganje teh svetilk je bilo omejeno na 40 minut. Prav tako naj bi priklop na plinsko omrežje (ko bo to vzpostavljeno) omogočili zasebnim osebam. Mariborska občina je podjetju podelila tudi izključno pravico za polaganje plinskih cevi po vsem mestu. Podjetje je nosilo vse stroške za izgradnjo plinovoda. Občina je plačevala le porabljeni plin, Graffovemu podjetju pa je prepustila zemljišče, veliko 8640 m², da bi se na njem zgradila plinarsna. Podjetje se je moralo zavezati, da bo oddajalo čim manj smradu in dima, vse vrste odpadkov pa bo odstranilo na način, ki ne bo škodil javnemu interesu. Naslednje leto je bilo podjetje že v znatni meri zgrajeno. Kmalu je začelo proizvajati plin in graditi sistem plinske razsvetljave.

17 Žiga Oman, »Josef Dominik Bancalari: lekarnar na čelu Maribora,« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 811. Danes spada Germersheim sicer pod nemško zvezno deželo Porenje-Pfalška (Rheinland-Pfalz), v tistem trenutku pa je bil del eksklave kraljevine Bavarske.

18 *Plinarsna Maribor*, pridobljeno 23. 9. 2019, http://www.plinarsna-maribor.si/sl/inside.cp2?cid=8C5C3B1A-063D-D797-4996-B827EA7BF136&linkid=o_podjetju.

Prve mariborske plinske svetilke (v okolici plinarne in glavnega kolodvora) so tako zasvetile že leta 1870. Letna zmogljivost prvih naprav za proizvodnjo mestnega plina je bila 350.000 m³. V stranskih ulicah so še nekaj let uporabljali petrolejke. Plin so tedaj še vedno uporabljali le za razsvetlavo, v industrijskih obratih se je namreč izkazal kot predrag. V uporabi so bili tudi metuljasti gorilniki.¹⁹ Zdi se, so bile Graffove cene plina vsaj v prvi polovici sedemdesetih let precej visoke, zato so bili njegovi odnosi z mestnim vodstvom tedaj precej turbulentni. Občinski svetniki so se aprila 1874 denimo pritoževali, da je cena njegove razsvetljave višja kot tista v Celovcu ali Ljubljani.²⁰

Georg Graff je konec februarja 1888 umrl nesrečne in nasilne smrti. To se sicer ni zgodilo v Mariboru, temveč v njegovem domačem Porenju-Pfalški. Nato je predstavnik njegovih dedičev, Jakob Graff (morda prav tisti J. Graff, ki ga leta 1869 najdemo omenjenega v *Marburger Zeitung*), mariborsko plinarno leta 1889 prodal bavarski družbi *Vereinigte Gaswerke in Augsburg*.²¹ Plinarna je bila po kupni pogodbi vpisana v register Okrožnega sodišča v Celju (v začetku avgusta 1889). Predmet poslovanja je bila dobava plina, izvedba plinskih instalacij, prav tako pa tudi drugih del v zvezi z vodovodom in elektriko. Vodil jo je poslovodja Jakob Vielberth iz Maribora.²²

Število uličnih svetilk je medtem stalno naraščalo. Leta 1902 jih je bilo 493, od tega 458 plinskih. V istem času so se sicer že začele pojavljati tudi prve električne žarnice, ki so svetile bolje od tedanjih plinskih svetilk z odprtim plamenom. Mariborske plinske svetilke so bile tedaj sicer že opremljene tudi s posebno mrežico, zaradi katere so bile mnogo bolj učinkovite in so se posledično ohranile dlje.²³ Vsa dela s postavitvijo svetilk in prižiganjem luči je opravljala mestna plinarna, občinska uprava pa je za vsako

19 Gostenčnik in Lobnik, *Plinarina Maribor*, 7–9.

20 Aleš Maver in Tone Ravnikar, »'Ein echter deutscher Diederemanns': Matthäus Reiser in njegovo županovanje v Mariboru,« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 831. »Sitzung des Gemeinderathes vom 16. April,« *Marburger Zeitung*, 19. 4. 1874, 3.

21 Gostenčnik in Lobnik, *Plinarina Maribor*, 9.

22 Glede smrti ubogega Georga Graffa naj povemo le še to, da so omenjenega gospoda, ki se je »že pred leti« nastanil v kraju Oberhambach, v domačem Porenju-Pfalški, 23. 2. 1888 našli umorjenega v njegovi »veliki« hiši – na njegovem »velikem« posestvu. Glede na izredno nazorno in temeljito poročanje tedanjega avstrijskega in predvsem bavarskega časopisja je Graff pred svojim koncem živel precej odmaknjeno življenje na svojem velikem posestvu in je bil boječ (»er ein einsiedlerisches, menschencheues Leben führte«). Kot je postalo jasno kasneje, je šlo pri njegovem morilcu zelo verjetno za nekega vojaka na dopustu, Adama Mohra, ki je Graffa najprej pobil z ostrim predmetom in ga nato še oropal. Po poročanju časopisja mu je vzel 200 mark, zlato uro, »polovico šunke«, dve steklenici vina in ščetko za čiščenje oblek (»Kleider Bürste«). Zaradi svojih dejanj je Mohr nato dobil zaporno kazen (15 let), vrgli so ga iz vojske, prav tako pa je bil obsojen še na desetletno izgubo časti (»Ehrenverlust«). Skušal se je sicer braniti in je trdil, da je – za plačilo 200 mark – v začetku molčal o resničnih storilcih. Ta naj bi po njegovem pričanju bila klepar Peter Groppholz in tesar Karl Baar iz Pfalške. Sodišče je, kakor kaže, oba moža zaslislalo, a na koncu ugotovilo, da z Graffovo smrtjo nimata nič. »Raubmord,« *Marburger Zeitung*, 4. 3. 1888, 5. »Lastnika mariborske plinarne,« *Slovenec*, 5. 3. 1888, 4. »Kgl. Generalauditoriat,« *Der Wendelstein; Katholisches Volksblatt für das bayerische Oberland*, 20. 7. 1889, 10. Artur Mally, *Gassen-, Strassen- und Plätze-Buch der Stadt Marburg a. d. Drau* (Marburg, 1906), 45–47. Za pomoč pri zbiranju informacij se lepo zahvaljujem Janu Vrhovskemu.

23 V literaturi najdemo kot izumitelja dotične mrežice t. i. Karla Auerja, dunajskega znanstvenika. Očitno je šlo za znanstvenika Carla Auerja von Welsbacha, rojenega leta 1858 na Dunaju. »Auer von Welsbach, Karl Freiherr von,« *Deutsche Biographie*, pridobljeno 26. 9. 2019, <https://www.deutsche-biographie.de/gnd118651013.html#ndbcontent>. »A Brief History of the Incandescent Mantle Pressure Lamp,« *Pressure Lamps International*, pridobljeno 26. 9. 2019, <https://web.archive.org/web/20050703081357/http://homepage.nflworld.com/munwai/history.htm>. – »Auer von Welsbach, Alois Ritter von,« *Deutsche Biographie*, pridobljeno 26. 9. 2019, <https://www.deutsche-biographie.de/gnd116376929.html#ndbcontent>.

posamezno luč plačevala pavšalni znesek. Po letu 1888 so plinsko razsvetljavo dobile Kolodvorska, Maistrova, Razlagova in Kopaliska ulica. Leta 1901 so s plinom razsvetljevali del današnje Partizanske ceste, Slovensko ulico, Gosposko, Dravsko, Jurčičevo, Stolno ulico, Ulico 10. oktobra ter tudi Glavni, Slomškov in Grajski trg.²⁴ Magdalenski del mesta je plinsko razsvetljavo dobil že leta 1902, sedem let kasneje pa tudi Koroška cesta. Plin je uporabljalo še mariborsko gledališče (za odrsko razsvetljavo), velik odjemalec pa je bila tudi mariborska kaznilnica. Vasi v bližini Maribora so bile v teh letih še vedno brez plina in ponoči zavite v temo.²⁵

Leta 1902 je plinarna z občino sklenila drugo pogodbo in se obvezala razširiti svoje plinsko omrežje. Po današnji Ulici kneza Koclja so položili krožni plinovod. Kmalu nato je družba podaljšala omrežje še Tržaški cesti ter v magdalenski okraj. Odjemalcev plina je bilo vedno več. Najbolj so porabo dvignili raznovrstni podjetniki, ki so uporabljali plinske motorje – teh je bilo do elektrifikacije v Mariboru 28.²⁶ V omenjenem obdobju se je plin začel polagoma uporabljati tudi v zasebnih gospodinjstvih (kakih 200), za razsvetljavo in kuhanje.²⁷ Njegovi glavni odjemalci so bili sodišče, mestno gledališče in peščica dobro situiranih meščanov. Ker je podjetje uporabljalo plin kot gonilno silo za motorje, je odjem tega močno narasel.²⁸

Slika 2: Notranja stran plinarne



Vir: PAM, fond Zavod za urbanizem Maribor, TE2-16

24 Ulice in trge tukaj omenjamo z imeni, ki zanje veljajo danes.

25 Gostenčnik in Lobnik, *Plinarna Maribor*, 10. Studen, »Maribor«, 45.

26 Neznani avtor, »Mariborska mestna podjetja«, *Kronika slovenskih mest* 2, št. 4 (1935): 85.

27 Natalia Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije; 115 let distribucije električne energije v Mariboru; 100 let javne službe distribucije električne energije v Mariboru* (Maribor: Elektro Maribor, 2014), 14.

28 Gostenčnik in Lobnik, *Plinarna Maribor*, 10.

Med prvo svetovno vojno je nastala velika premogovna kriza in plinarna je posledično večkrat prenehala delovati. Največje pomanjkanje plinskega premoga je bilo sicer takoj ob koncu vojne, občasno pa že med vojno.²⁹ Že v začetku januarja 1915 je augsburška družba *Vereinigte Gaswerke* plinarno prodala mariborski občini. Nakup je vključeval plinarno skupaj z električnimi napravami, vsemi stavbami in stroji ter celotnim omrežjem plinskih cevi. Podjetje je bilo tri leta kasneje, pod malenkost drugačnim imenom, izbrisano tudi iz sodnega registra.³⁰

Maribor doseže elektrika

Elektrika je začela v proizvodnjo in življenje ljudi na današnjem Slovenskem prodirati počasi, namreč v zadnjih dveh desetletjih pred začetkom prve svetovne vojne. Najprej so manjše elektrarne ob tovarnah postavljali v večjih industrijskih kompleksih. Leta 1884 so z električno obločnico razsvetlili Postojnsko jamo, leto kasneje je električno razsvetljavo dobilo kopališče v Laškem. Leta 1894 je v Škofji Loki začela obratovati javna elektrarna, naslednje leto pa tudi prva večja dizelska elektrarna v Piranu.³¹ Leta 1897 so (za mestno razsvetljavo) zgradili toplotno elektrarno v Ljubljani. Glavna porabnica električne energije v Ljubljani je bila sicer cestna železnica, individualna poraba elektrike, pa je (kot bi tudi pričakovali) naraščala počasi. Prav tako počasi je naraščala poraba elektrike v industriji.³² Prva večja elektrarna ali hidrocentrala na Slovenskem je bila zgrajena na Dravi (natančneje na Fali) z nemško-avstrijskim in švicarskim denarjem. Napajala naj bi tovarne v Gradcu oziroma njegovi okolici (in morda celo na Dunaju).³³ Njena gradnja se je začela leta 1913. Projektiranje in vodenje gradnje so prevzela švicarska podjetja. Začetek prve svetovne vojne pa je gradbene načrte prekrižal. Primanjkovalo je delavcev in raznovrstnega materiala, gradnja pa se je posledično skoraj ustavila. Hidroelektrarna je naposled začela obratovati šele leta 1918.³⁴ Nekoliko več o začetkih izkoriščanja Drave za pridobivanje elektrike bomo povedali kasneje, na tej točki pa se bomo posvetili skrajnim začetkom elektrifikacije mesta.

V zvezi z elektrifikacijo Maribora je imel največ zasluge pri njenih začetkih podjetnik Karl (Carl) Scherbaum, eden vodilnih mariborskih poslovnežev svojega časa. Scherbaum se je rodil leta 1818 v Mariboru, njegov oče pa je bil mestni rokavičar.³⁵

29 Neznani avtor, »Mariborska mestna podjetja«, 86.

30 Plinarna je bila še januarja 1915 imenovana »*Marburger Gasfabrik G. E. Z.*«, medtem ko je bilo leta 1918 iz sodnega registra izbrisano podjetje »*Gasanstalt in Marburg*«. – Gostenčnik in Lobnik, *Plinarna Maribor*, 10.

31 France Kresal, »Začetna doba elektrifikacije«, v: *Slovenska novejša zgodovina: od programa Zedinjena Slovenija do mednarodnega priznanja Republike Slovenije: 1848–1992*, ur. Jasna Fischer et al. (Ljubljana: Mladinska knjiga in Inštitut za novejšo zgodovino, 2005), 91.

32 Peter Vodopivec, *Od Pohlinove slovnice do samostojne države: slovenska zgodovina od konca 18. do konca 20. stoletja* (Ljubljana: Modrijan, 2006), 143.

33 Ibidem, 142, 143.

34 *HE Fala, Zgodovina*, pridobljeno 23. 9. 2019, <http://www.dem.si/sl-si/Fala-tehni%C5%A1ka-dedi%C5%A1%C4%8Dina/Zgodovina-HE-Fala>.

35 V kasnejši osmrtnici iz sredine maja 1901 je pokojni Karl Scherbaum sicer naveden kot »*wohlgeboren*«, morda pač zaradi številnih življenjskih uspehov. Ni mi znano, da bi bil med svojim življenjem kdaj poplemeniten. Po drugi strani

Že kot otrok je bil Karl podjeten in ambiciozen. Leta 1842 se je začel ukvarjati s trgovino na drobno, kmalu nato pa še s pekarstvom. Leta 1852 je kupil »stara pekarno Kaufmann« na današnjem Grajskem trgu in se s še večjo vnemo vrgel v delo.³⁶ Nato mu je uspelo za svoje podjetje pridobiti še druge, boljše posle. Leta 1872 je dal zgraditi parni mlin, takrat šele drugi v Mariboru.³⁷ Stal je na dvoriščni strani hiš na vzhodni strani Grajskega trga oziroma ob vzhodni stranici nekdanjega srednjeveškega obzidja, v tedanji Kopaljski ulici.³⁸

V začetku leta 1872 je Scherbaum zaprosil mariborski urad za dovoljenje, da zgradi parni mlin.³⁹ Do leta 1880 se je ta mlin nato neprestano večal in širil. Potem ko je bila v petdesetih letih zgrajena mariborska kadetnica, je Scherbaum v njeni bližini kupil posestvo Brandhof in jo zalagal z živili. Po odprtju delavnic Južne železnice na Studencih je prevzel še restavracijo in prodajalno za delavce.⁴⁰ Zaradi ugodnih obetov za prodajo moke jo je Scherbaum sklenil proizvajati kar sam na veliko v parnem mlinu.⁴¹ Njegova rodbina si je sčasoma pridobila številne stavbe in posesti v mestu, nazadnje pa je začela orati ledino tudi na področju mariborske mestne elektrifikacije.⁴²

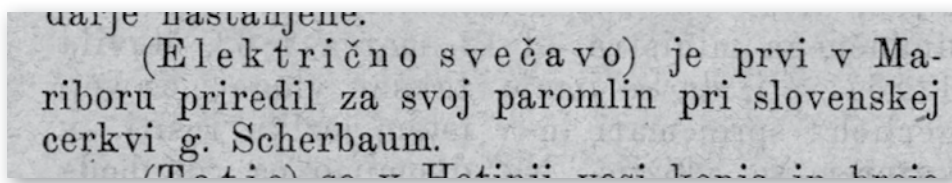
Kot rečeno, je Scherbaumov parni mlin stal med današnjo Ulico Maksimilijana Drževnika in vzhodno stranjo Grajskega trga. V mlinu je Scherbaum spomladi 1883 s pomočjo parnega stroja in dinama proizvedel električno energijo za 36 žarnic na žarilno nitko.⁴³ To se je zgodilo le slaba štiri leta za tem, ko je ameriški izumitelj Thomas Edison patentiral žarnico na žarečo nitko.⁴⁴ Za začetek elektrifikacije na ozemlju

-
- pa je bila njegova žena Fanny prejemnica t. i. Kaiserlich österreichischer Elisabeth-Orden, imenovanega po sv. Elizabet Ogrski. Očitno ga je Fanny dobila proti koncu leta 1898. – »Karl Scherbaum †,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 3.
- »Nachruf – Carl Scherbaum, Dampfmühl-, Haus- und Realitätenbesitzers,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 14.
- 36 »Karl Scherbaum †,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 3.
- 37 Leskovec, »Razvoj gospodarstva v Mariboru,« 341.
- 38 Kasneje so Kopaljsko ulico preimenovali v Svetozarevsko ulico. Ob prenovi in razširitvi Trga Leona Štuklja so njen severni del preimenovali v Ulico škofa Maksimilijana Drževnika. Sam mlin (»*Marburger Dampfmühle*«) je stal na območju, kjer je bil nekoč (zahodni) mestni obrambni jarek (»*auf dem ehemaligen Stadtgrabengrunde*«). – »Karl Scherbaum †,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 3. Sašo Radovanovič, *Mariborske ulice nekoč in danes* (Miklavž na Dravskem polju: Roman, 2015), 236, 246–48, 274.
- 39 Varl et al., 130 let elektrifikacije Slovenije, 13.
- 40 Zaradi ugodne prometne lege med Trstom, Beljakom, Pešto in Dunajem se je v Mariboru ob t. i. Koroški progi začela graditi delavnica za popravilo, obnovo in vzdrževanje voznega parka. Gradnjo so začeli leta 1861, obratovati pa je začela marca 1863. – Jernej Kosi et al., *Nemci in Maribor: stoletje preobratov 1846–1946* (Maribor: Umetniški kabinet Primož Premzl, 2012), 97.
- 41 Po drugi svetovni vojni je razne Scherbaumove obrate sicer prevzel živilski kombinat Intes. – Leskovec, »Razvoj gospodarstva v Mariboru,« 341.
- 42 Scherbaumova sinova Karl (Carl) ml. in Gustav sta leta 1877 oz. 1880 postala njegova družabnika, leta 1898 pa jima je oče posle popolnoma prepustil. Umrli je 9. maja 1901. Gustav si je dal med letoma 1894 in 1896 zgraditi razkošno vilo (na današnji Ul. heroja Tomšiča), v kateri danes domuje Muzej narodne osvoboditve Maribor. Pozneje, okrog leta 1910, je dala družina nasproti spodnjega mariborskega gradu, na kraju nekdanje Herzogove usnjarne, postaviti veliko neobaročno palačo, imenovano Scherbaumov dvor (Scherbaumhof), kasneje Mestna hranilnica. V njenem pritličju se danes nahaja trgovina Spar. – »Karl Scherbaum †,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 3. »Nachruf – Carl Scherbaum, Dampfmühl-, Haus- und Realitätenbesitzers,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 14. Eva Sapač, »Vila Scherbaum,« v: *Slavne vile na Slovenskem*, ur. Damjan Prelovšek (Praha: Foibos, 2013), 86–87. Jože Curk, *Maribor: vodnik po mestu in bližnji okolici* (Maribor: Umetniški kabinet Primož Premzl, 2000), 31.
- 43 Varl et al., 130 let elektrifikacije Slovenije, 13.
- 44 »Maribor, razkošno razsvetljeno mesto,« *Večer v nedeljo*, 14. 4. 2019, 12, 13.

današnje Slovenije, ki se je zgodila v istem časovnem obdobju kot v drugih naprednejših evropskih in svetovnih silah, se imamo tako zahvaliti Scherbaumu.⁴⁵

Mesto ob Dravi je s precej zgodnjim pojavom uporabe elektrike torej zelo hitro napravilo prvi korak na pot kasnejše modernizacije, in to v širši regiji. Na podlagi lokalnih časopisnih poročil iz začetka aprila 1883 danes sicer nimamo občutka, da je novica pretirano silovito odjeknila med takratno lokalno javnostjo, čeprav bi kaj takega vsekakor pričakovali. Tako v *Marburger Zeitung* kot v takratnem (prav tako v Mariboru izhajajočem) *Slovenskem gospodarju* najdemo na to temo namreč le kratko notico, ne pa dolgih člankov, ki bi se dogodku izčrpnije posvetili.⁴⁶ V *Marburger Zeitung* dva meseca kasneje sicer najdemo še podatek, da so bile žarnice, ki so zasvetile v obratu Karla Scherbauma, prve v deželi (najbrž je bila tukaj mišljena takratna združena Štajerska).⁴⁷ Današnjemu bralcu se torej zazdi, da se dogodek povprečnega Mariborčana takrat ni dotaknil, sicer pa mu omenjena novost v tistem trenutku tudi ni bila dostopna in ni imel z njo nobenega stika.

Slika 3: Notica glede električnih žarnic



Vir: *Slovenski gospodar*, 5. april 1883, št. 14, 112

Kakorkoli že, treba je še enkrat poudariti, da je bil Scherbaumov parni mlin prvo mariborsko podjetje z elektriko, ki je postala glavni dejavnik druge faze mariborske industrializacije. Scherbaumova razsvetljava je postala tudi prva na celotnih tleh današnje Slovenije.⁴⁸ Karl Scherbaum je (po kratki bolezni) sicer umrl sredi leta 1901, v 84. letu starosti. Če sodimo po objavah v tedanjem časopisju, je vest o njegovi smrti v mestu ob Dravi takrat dosegla več ljudi kot vest o njegovi razsvetljavi iz leta 1883. V *Marburger Zeitung* je ob tej priložnosti izšel precej dolg nekrolog, poleg tega pa je žalujoča družina (na čelu z njegovo vdovo Fanny) njegov spomin počastila še z veličansko osmrtnico.⁴⁹

45 Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 6.

46 »Elektrische Beleuchtung,« *Marburger Zeitung*, 4. 4. 1883, 3 (»Die hiesige Firma Karl Scherbaum hat in ihrer Dampf-mühle die elektrische Beleuchtung eingeführt und beträgt die Zahl der Glühlicht-Lampen sechsunddreißig.«). »Električno svečavo,« *Slovenski gospodar*, 5. 4. 1883, 112 (»(Električno svečavo) je prvi v Mariboru priredil za svoj paromlin pri slovenskej cerkvi g. Scherbaum.«).

47 »Elektrische Beleuchtung,« *Marburger Zeitung*, 6. 6. 1883, 3 (»Die Firma Karl Scherbaum und Söhne, Kunstmühle in Marburg war bekanntlich die erste im Lande, welche das elektrische Licht einführte.«).

48 Leskovec, »Razvoj gospodarstva v Mariboru,« 360.

49 Žena Karla Scherbauma st. se je sicer rodila kot Francisca Kokoschinegg. Bila je iz Slovenj Gradca, par pa se je poročil leta 1844. V srečnem zakonu so se Karlu in Fanny rodili štirje otroci, namreč že omenjena sinova Karl in Gustav ter hčeri Fanny ml. (poročena Naško) in Anna (poročena Reichenberg). Njunji snahi sta se imenovali Filomena (rojena Etrich) in Jenny (rojena Jurjevich). Leta 1894 sta Karl st. in Francisca st. praznovala zlato poroko. V trenutku Karlove smrti sta že imela vnuke in pravnuke. Ob pregledu tedanjih časopisnih virov se zdi, da je bila hči

Slika 4: Primer oglasa podjetja Franza Negerja

Erste
Marburger Nähmaschinen- u. Fahrrad-Fabrik
 von
FRANZ NEGER
 835

Burggasse 29. **Niederlage Herrengasse 12.**

Erzeugung der leichtestlaufenden Fahrräder. Modell 1901.
Präzisions-Kugellager mit Freilaufzahnkranz, damascierten Vollscheiben-Kettenrädern und Rollketten etc.



Reparaturen auch fremder Fabrikate werden sachmännisch und billigst ausgeführt.
 Preisliste gratis und franco.
 Schöne **Fahrbahn** anstoßend der Fabrik, gänzlich abgeschlossen und elektrisch beleuchtet. **Fahr-**unterricht wird jeden Tag erteilt, für Käufer gratis.
Allein-Verkauf der bekannten Pfaff-Nähmaschinen, Köhler-Phönix-Ringschiffmaschinen, Dürkopp, Singer, Clafit-Cylind. u. u.

Ersatzteile von Nähmaschinen sowie Fahrrädern, Pneumatic, Oele, Nadeln u.

Vir: *Marburger Zeitung*, 9. marec 1901, št. 29, 7

Kljub temu zgodnjemu začetku je moral Maribor na bolj razširjeno rabo električne energije še počakati. Glede plinske razsvetljave mesta je imela že omenjena bavarska družba *Vereinigte Gaswerke in Augsburg* monopol. V tej »čakalni dobi« je nastalo v Mariboru nekaj manjših električnih naprav. Leta 1890 so v železniških delavnicah namestili tri dinamostroje, ki so nato dajali tok za razsvetljavo. Leta 1900 je v Götzovi pivovarni (za potrebe obrata) začel proizvajati trofazni generator. Franz Neger (znani tovarnar, izumitelj, proizvajalec koles in šivalnih strojev oziroma lastnik podjetja *Marburger Nähmaschinen, Fahrrad- und Motor-Fabrik in Marburg a/D.*) je istega leta v svoji tovarni na dizelski motor namestil dinamo. Svojega tako pridobljenega toka ni uporabljal le v svojem obratu. Na podlagi koncesije, ki jo je dobil od mariborske občine, je kot prvi dobavljal elektriko tudi potrošnikom, 36 malim obrtnikom in Kralikovi, kasnejši Mariborski tiskarni.⁵⁰

Anna v času očetove smrti že vdova. Njenega moža namreč ne najdemo med poimensko navedenimi družinskimi člani v osmrtnici, prav tako pa iz Scherbaumovega nekrologa izvemo, da za njim žaluje le en zet (Alois). Medtem ko sta snahi, kot navedeno zgoraj, dve. – »Karl Scherbaum †,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 3. »Nachruf – Carl Scherbaum, Dampfmühl-, Haus- und Realitätenbesitzers,« *Marburger Zeitung*, 11. 5. 1901, 14.

50 Franz Neger ml., rojen leta 1859, je bil iz majhnega štajerskega kraja Bischofegg bei Eibiswald (Ivnik), tik nad današnjo avstrijsko-slovensko mejo. Po sluzenju vojaškega roka v takratni Bosni se je leta 1882 (skupaj s starši in nekaterimi

Začetek distribucije električne energije v Mariboru smemo torej postaviti v leto 1900.⁵¹

Jeseni 1886 je mariborski proizvajalec testenin,⁵² tovarnar Ludwig Franz, začel uporabljati elektriko za svoje stroje v mariborskem Melju.⁵³ Čeprav se je v slovenski literaturi do sedaj pojavljala podatek, da je bil Franz po rodu iz Lipnice, je treba povedati, da je izvorno izhajal z Dunaja. Po drugi strani pa je res, da je v Lipnici imel mlin.⁵⁴

sorojenci) preselil v Maribor. Od leta 1886 ga najdemo tam prijavljenega na današnji Šolski ulici z naslovom »*Bicykl Instructor*«. Zelo verjetno je, da je nato nekaj časa preživel v Gradcu z namenom izboljšanja svojega znanja mehanike. Kot kaže, je tam postal dolgoleten tesen znanec in prijatelj Janeza Puha, s katerim sta oba delala v podjetju Benedikta Albla (1847–1918). Ta je bil iz Starega Dvora (Althofen) na avstrijskem Koroskem, že v mladih letih pa se je preselil v Gradec in začel prodajati in popravljati šivalne stroje. Potem je obiskal Anglijo, prišel v stik s kolesi *Safety bicycle*, se vrnil v Gradec in začel proizvajati »*Bicycles, Bicyclettes, Tricycles und Jugend-Fahrrädern*«. Puh in Neger sta pri Alblu (ki je tedaj že zaposloval 24 delavcev) očitno gostovala le kratek čas, verjetno proti koncu leta 1888. Po Puhu je Neger sicer tudi spoznal svojo bodočo ženo Mario Anno Kern. Sredi septembra 1889 sta Puh in Neger s svojima nevestama (Marijo Reinitzhuber ter že omenjeno Mario Anno Kern) slavila dvojno poroko. Predtem je bila Maria Ana Kern, po smrti svojih staršev, očitno rejenka pri družini Reinitzhuber. Na posesti iste družine si je Puh baje uredil svojo prvo delavnico, nato pa se je v družino še poročil. Franz Neger naj bi bil po nekaterih pričevanjih celo Puhova poročna priča, česar pa ne moremo z gotovostjo potrditi. Nato se je vrnil v Maribor. Leta 1889 je Neger na današnji Slovenski ulici v Mariboru odprl mehanično delavnico, kjer se je sprva ukvarjal s popravili koles in šivalnih strojev (»*Uebernahme von Reparaturen an Nähmaschinen und Bicycles*«). Tri leta kasneje se je začel ukvarjati s proizvodnjo koles. Njegovo podjetje je z leti zelo zraslo. Med drugim je bil soustanovitelj in eden vodilnih mariborskega kolesarskega kluba (*Marburger Radfahrer-Club*), nekaj časa pa se je celo ukvarjal s politiko (leta 1909 je bil izvoljen v štajerski deželni zbor, prav tako je bil med letoma 1904 in 1915 član mariborskega občinskega sveta). Umril je konec leta 1944. Podjetje je sicer že od okrog leta 1934 vodil njegov sin in soimenjak Franz Neger III. (1895–1945). Po drugi svetovni vojni je bilo to sicer kmalu likvidirano. Franz III. je kmalu po koncu vojne umrl v taborišču Šternthal, drugi del družine pa je še v petdesetih letih živel v Gradcu. – »Inserat/Oglas,« *Marburger Zeitung*, 30. 1. 1889, 7. Wolfgang Wehap, *Biografsches Rad-Lexikon Steiermark* (Leoben: Radkult, 2012), 6, 93, 94, 108. Leskovec, »Razvoj gospodarstva v Mariboru,« 360, 361.

51 Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 6.

52 Po drugi svetovni vojni je bilo veliko franzevo podjetje najprej nacionalizirano, leta 1964 pa preoblikovano v živilski kombinat Intes Maribor. Od leta 2006 je bil cel kompleks v lasti družbe Žito. »Vila Franz,« *Pogled spomenika – Likovna umetnost v prostoru mesta Maribor*, pridobljeno 5. 12. 2019, <http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/vila-franz>.

53 Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 14.

54 Ludwig Franz se je rodil leta 1844 na Dunaju. Njegovi predniki so se, kakor se zdi, že dolgo ukvarjali s pekarstvom. Sam se je začel – najprej v današnji Spodnji Avstriji – ukvarjati z mlinarstvom. Nato je najprej kupil mlin v Brucku na Muri in potem še v Lipnici. Tega je zelo povečal in dobro opremil, in kot je razvidno iz virov, so prebivalci Lipnice podjetnega moža radi vzeli za svojega. Leta 1883 je Franz od meljskega graščaka Aloisa pl. Kriehuberja odkupil parni mlin na vzhodni strani železniške postaje, ga nato povečal in posodobil, zraven pa zgradil še tovarno testenin »Ludwig Franz«. Ta se je kasneje sicer preimenovala v »Ludwig Franz & Söhne«. Ludwigovi sinovi so namreč bili Ludwig ml., Joseph in dr. Rudolf. Leta 1894 je Ludwig st. kupil še veliki parni mlin v Veliki Kaniži (Nagykanizsa, v zalski županiji na današnjem Madžarskem), ga povečal in naposled tam zgradil še elektrarno (»... ein großes Elektrizitätswerk«). »Po dolgem hudem trpljenju« je Ludwig st. umrl konec julija 1904 in bil pokopan na osrednjem graškem pokopališču. Njegov sin dr. Rudolf (po izobrazbi kemik, umrl v začetku maja 1938) se je mariborski (in širši slovenski) javnosti vtisnil v spomin kot »poštenjak, velik dobrotnik mariborskih dobrotelčnih ustanov, navdušen lovec in ljubitelj umetnosti, zlasti glasbe«. Rudolfova hči Gerhilda (ali Hilda) je bila v času očetove smrti poročena z dr. Ottom Blankejem, ki je bil v obdobju med obema vojnama eden izmed vidnejših članov mariborske nemške manjšine. Družina Franz je med letoma 1889 in 1891 ob južnem robu tovarniškega kompleksa na današnji Meljski cesti zgradila t. i. vilo Franz. To so kasneje uporabljali kot upravne prostore podjetja Intes Maribor. Joseph in dr. Rudolf sta kasneje investirala tudi v gradnjo (najemniške) vogalne stavbe na mariborskem Glavnem trgu, ki (po njunem očetu) nosi ime Ludwigshof ali Ludvikov dvor (iz leta 1905). Nekaj let kasneje (1913) sta dr. Rudolf in (kmalu zatem umrli) Joseph naročili tudi gradnjo večnamenske poslovne in stanovanjske stavbe na južnem delu Glavnega trga. V čast svoje matere sta jo poimenovala Theresienhof ali Terezijin dvor – kasneje je stavba postala znana kot Velika kavarna oz. Casino. Danes sta v njej kavarna in razstavi prostor. – »Aus dem Handelsregister,« *Marburger Zeitung*, 23. 12. 1894, 5. »Osmrtnica,« *Marburger Zeitung*, 19. 11. 1914, 10. »Maribor, † Industrialec dr. Rudolf Franz,« *Slovenec*, 3. 5. 1938, 5. »Osmrtnica,« *Slovenec*, 3. 5. 1938, 8. »Ludwig Franz – stavbna zapuščina uspešnega poslovneža,« *Maribor Friendly Home*, pridobljeno 26. 9. 2019, <http://mariborfriendlyhome.com/>

Isto leto je Gledališko in kazinsko društvo izvedlo elektrifikacijo Ljudskega vrta, kjer so v avgustu priredili veselico.⁵⁵

Ko je oktobra 1887 Maribor obiskal prestolonaslednik Rudolf s svojo soprogo Štefanijo, so se v mestu (po nekaterih podatkih) odločili njegov obisk zaznamovati na poseben način. Karl Scherbaum naj bi tedaj uredil namestitve večjega števila žarnic na Grajskem trgu.⁵⁶ Konec leta 1902 se je v mariborske začetke elektrifikacije vključila še mariborska plinarna. Električno energijo je oddajala v sodno palačo, kaznilnico in novo stavbo okrajnega glavarstva. Že leta 1908 je dizlov agregat s trifaznim generatorjem za razsvetljavo kupil tudi samostan mariborskih šolskih sester. Leta 1917 je bilo ustanovljeno podjetje *Städtische Elektrizitäts Unternehmung Marburg*, kasneje Mestno elektriško podjetje, katerega naloga je bila izgradnja električnega omrežja. Na njenem čelu je stal njen direktor, inženir Karl Ruprecht. Njegovo podjetje, ki je v letih 1918–1919 gradilo omrežje, je skušalo zagotavljati dobavo kakovostne električne energije in skrbeti za finančno poslovanje. Potrebni material je bilo v praksi večkrat težko dobiti.⁵⁷

V tem času so že nastajali projekti za izkoriščanje Drave za proizvodnjo elektrike. Leta 1902 je bila ustanovljena Štajerska elektriška družba s sedežem v Gradcu (*Steiermärkische Elektrizitäts-Gesellschaft Graz – StEG*).⁵⁸ StEG je od gradbenega podjetja Albert Buss & Co. leta 1910 odkupila elektrarno Peggau. Tako je dobila tesne poslovne zveze s švicarskimi gradbenimi podjetji. Ta so imela veliko naj sodobnejše opreme in (kar je bilo še pomembnejše) ogromno domačih izkušenj pri gradnji ob vodi ter na goratem ali skalnatem terenu. Na Štajerskem je bila StEG povezana s Štajersko eskontno banko v Gradcu in banko Mercur na Dunaju.⁵⁹ V upravnem svetu StEG so bili predstavniki švicarskega bančnega društva, dr. Tissot, grof Plater von Broele in Dreyfuss-Brodski. Podpredsednik StEG je bil inženir Rohshändler, ki je prakso nekdanj prav tako opravljal v Švici. Ker se je zavedal pomena elektrifikacije za razvoj industrije, je družbi priporočal, naj začne preučevati vodne razmere na Dravi in si pridobi koncesijo za izgradnjo centrale na najugodnejšem delu Dravske doline na Štajerskem. Ocenjeno je namreč bilo, da je takratna Drava (poleg Donave) najmočnejša reka na področju avstrijskih Vzhodnih Alp.⁶⁰

Glede zaježitve dravskega toka je bilo po opravljenih študijah več možnosti. Dravski rečni tok je bil (vse do leta 1918) še popolnoma neoviran, po njem pa je še

sl/. Curk, *Maribor*, 45. Kosi et al., *Nemci in Maribor: stoletje preobratov: 1846–1946* (Maribor: Umetniški kabinet Primož Premzl, 2012), 92, 93. Eva Sapač, »Vila Franz,« v: *Slavne vile na Slovenskem*, ur. Damjan Prelovšek (Praha: Foibos, 2013), 78–81. »Ludwig Franz †,« *Marburger Zeitung*, 2. 8. 1904, 4.

55 Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 14.

56 Večerov članek »Maribor, razkošno razsvetljeno mesto« (*Večer v nedeljo*, 14. 4. 2019, 12, 13) ter že omenjeno delo *130 let elektrifikacije Slovenije* (14) sta edina meni znana vira podatkov o razsvetljavi v času obiska prestolonaslednika Rudolfa. Ta je (skupaj s svojo že omenjeno ženo Štefanijo) Maribor sicer obiskal konec oktobra 1887. V člankih, ki govorijo o njegovem obisku, omembe električne razsvetljave mesta ni zaslediti. Medtem so poročila, čisto v duhu tedanjega časa, polna hvale prestolonasledniku in njegovi soprogi. – »Mitbürger!«, *Marburger Zeitung*, 26. 10. 1887, 1. »Der Besuch des Kronprinzenpaares,« *Marburger Zeitung*, 27. 10. 1887, 1.

57 Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 6, 18, 20, 21.

58 Gregor Novak, »Mariborski župani in pot do uspešne elektrifikacije mesta,« *Acta Histriae* 27, št. 2 (2019): 302.

59 Vodopivec, *Od Pohlinove slovnice do samostojne države*, 142, 143.

60 Franc Wiessensteiner, *Elektrarna Fala, Elektro-Maribor mesto: 40 let* (Fala/Maribor: Elektrarna Fala, 1958), 13.

vedno potekala splavarska transportna pot.⁶¹ Bodoča hidroelektrarna, kot smo že povedali, ni bila namenjena morebitnim bližnjim mariborskih odjemalcem, temveč predvsem tedanjim industrijskim obratom v graškem bazenu. Ekipe so v letih 1911 in 1912 preučevale dravski tok na terenu. V mislih so sicer imele tudi področje Mariborskega otoka, za Falo pa je govorilo predvsem dejstvo, da je bila širina reke tam minimalna, zato zaježitev na tem področju ne bi poškodovala tamkajšnjih obdelovalnih površin.⁶²

Glede na zbrane podatke je upravni svet StEG konec novembra 1912 sklenil, da začne prihodnje leto graditi prve zaježitvene naprave, potem pa tudi centralo. Po prvotnih gradbenih načrtih bi morala biti gradnja dokončana že leta 1915. Nato bi se začele montirati raznovrstne strojne naprave, tako da bi centrala leta 1916 že lahko obratovala. Vse skupaj je med lokalnim prebivalstvom v obravnavanem času izzvalo različne odzive – na eni strani strah, na drugi pa upanje. Nekateri so gradnjo hidroelektrarne pozdravljali, saj so računali, da bo centrala pritegnila nova podjetja in prinesla modernizacijo ter nova delovna mesta. Medtem so se predvsem splavarji (in sploh ljudje, vpleteni v lesno industrijo) trudili doseči, da bi jim tudi po zaježitvi omogočili splavljanje lesa mimo Fale. Bali so se torej za svoj finančni obstoj. Gradbena dela je StEG poveril družbi Albert Buss & Co. iz Gradca. Vodstvo gradnje si je pridržala Švicarska železniška banka.⁶³

Gradnjo je kmalu po zgoraj opisanih dogodkih prekinila vojna vihra. Na falskem gradbišču je to povzročilo velike težave, saj je bil velik del dotedanjega delavstva naenkrat mobiliziran. Prav tako je vodstvo gradbišča imelo velike težave s preskrbo hrane za še preostale delavce. Nazadnje je začelo primanjkovati tudi gradbenega materiala. Delo se je v naslednjih mesecih posledično najprej ustavilo, v naslednjih letih pa nadaljevalo mnogo počasneje. V bližnjih Rušah so začeli graditi tovarno za proizvodnjo karbida in dušika, za kar bi bilo potrebne precej električne energije. To je bila dobra novica za nastajajočo hidroelektrarno, saj je potrebovala odjemalce. Po nekajdnevem poskusnem obratovanju so nazadnje šele v začetku maja 1918 stekli prvi trije agregati, kmalu nato pa še dva. Zaradi pomanjkanja bakrene žice StEG ni mogla zgraditi daljnovodov proti severu po prvotnem načrtu, tako da je bila na začetku edina večja odjemalka falske centrale res le tovarna v Rušah.⁶⁴

Že ob samem začetku gradbenih del si je StEG prizadevala, da bi si kot trajnega odjemalca električnega toka iz Fale pridobila tudi razvijajoči se Maribor z okolico. Mesto je prihajalo v poštev ne le kot porabnik toka za razsvetlavo, temveč tudi pogonskega toka v rastočih obrtnih delavnicah in industrijskih obratih. Največji potencialni porabnik bi bila sicer Južna železnica s svojimi delavnicami in delavsko kolonijo na Studencih. StEG je že julija 1914 predložila mariborski občini podrobno izdelano

61 *HE Fala, Zgodovina.*

62 Podoben projekt sta v letih pred začetkom gradnje hidroelektrarne sicer prijavila že inženir Mayrguenter in prej omenjeni mariborski industrialec Karl Scherbaum ml. Oblasti sta zaprosila za koncesijo za izkoriščanje Drave pri Fali. Zaradi lobiranja Mariborske plinarne (ta je imela koncesijo za razsvetlavo mesta do leta 1920) pa do pozitivnih premikov vse do leta 1912 ni prišlo. – Wiessensteiner, *Elektrarna Fala*, 14, 15. Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 15.

63 Wiessensteiner, *Elektrarna Fala*, 14–16.

64 *HE Fala, Zgodovina.*

pogodbo. Ker si je takratno občinsko vodstvo želelo, da bi bil Maribor čim prej elektrificiran, je pogodbo sprejelo brez vsakršnih pripomb. Pogodba je predvidevala, da bo občina zgradila električno razdelilno napeljavo po mestu in skrbela za prodajo električne energije. V ta namen so organizirali posebno službo, ki je začela graditi izmenično distribucijsko omrežje v mestu in okolici.⁶⁵

Še preden bi StEG utegnila zgraditi še daljnovod proti Gradcu, se je prva svetovna vojna končala in stare Avstro-Ogrske ni bilo več. Formalni lastnik elektrarne je bila sicer tudi ob nastanku nove države StEG, katere sedež je bil v Gradcu. Posebna pisarna elektrarne v Mariboru je bila ustanovljena šele leta 1921.⁶⁶ Mariborska mestna električna mreža je bila na falsko centralo končno priključena v začetku oktobra 1920, torej že v času nove države.⁶⁷ Distribucija električne energije je zdaj potekala brez težav.⁶⁸

Zaključek

V petih desetletjih pred dokončnim razpadom dvojne monarhije se je mariborsko mesto bliskovito gospodarsko razvijalo. To se je dogajalo predvsem zaradi Južne železnice, ki je tekla skozi mesto. Predvsem v času županovanja Alexandra Nagyja (1886–1902) je Maribor postal bogatejši za več novih šolskih stavb, novo bolnišnično stavbo, več vojaških objektov, klavničnih poslopij in nenazadnje za nov vodovodni sistem.⁶⁹ Prve mariborske plinske svetilke so zasvetile že leta 1870. Medtem je elektrika pot v mesto našla predvsem po zaslugi velikih in premožnih industrialcev. Ti so jo uporabljali za razsvetljavo ali pa za optimalnejše obratovanje svojih proizvodnih enot. S prvimi električnimi žarnicami se je v mestno zgodovino vpisal predvsem Karl Scherbaum,⁷⁰ omeniti pa moramo prav tako zelo pomembna Ludwiga Franza in Franza Negerja.

Ravno omenjene močje lahko, glede modernizacije in ekonomskega napredka mesta ob Dravi, poudarimo kot vodilne pobudnike in nosilce. Kot lastniki velikih podjetij so si modernizacijo lahko privoščili, poleg tega pa so jo potrebovali, če so hoteli tekmovati z drugimi podjetji svoje gospodarske panoge. Čeprav bi si Georga Graffa (ki ni bil pobudnik razvoja, temveč lastnik podjetja, ki je dobilo pogodbo za izgradnjo plinarne) morda še najbolj zapomnili zaradi njegovega samotarskega življenja in žalostnega konca, je njegov daleč najpomembnejši dosežek za Maribor ureditev in gospodarsko izkoriščanje razsvetljave na plin. Medtem ko v slovenskem zgodovinopisju že poznamo spodnještajerske učenjake, politike in narodne buditelje, se morajo zgoraj omenjeni močje vsekakor imenovati prvaki takratnega mariborskega gospodarskega napredka in modernizacije.

65 Wiessensteiner, *Elektrarna Fala*, 17–27.

66 Ibid.

67 Darko Friš, »Maribor po prevratu in vladni komisar dr. Josip Leskovar,« *Studia Historica Slovenica* 18, št. 1 (2018): 191, 195, 210–14. V tistem trenutku je Mariboru načeloval vladni komisar (1920–1921) in kasnejši župan (1924–1927) dr. Josip Leskovar.

68 Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 21.

69 Vinko Skitek, »Aleksander Nagy,« 874, 876–96.

70 »Elektrische Beleuchtung,« *Marburger Zeitung*, 4. 4. 1883, 3. Varl et al., *130 let elektrifikacije Slovenije*, 6.

Viri in literatura

Arhivski viri

- PAM – Pokrajinski arhiv Maribor:
– fond Zavod za urbanizem Maribor, TE 2-16.

Časopisje

- *Der Wendelstein*, 1889.
- *Kronika slovenskih mest*, 1935.
- *Marburger Zeitung*, 1869–1904.
- *Slovenec*, 1888, 1938.
- *Slovenski gospodar*, 1883.
- *Večer v nedeljo*, 2019.

Literatura

- Baš, Franjo. *Maribor v avstrijski ustavni dobi*. Maribor: Slovanska čitalnica, 1969.
- Baš, Franjo. *Prispevki k zgodovini severovzhodne Slovenije*. Maribor: Obzorja, 1989.
- Bele, Martin in Tone Ravnikar. »Otmar Reiser, mariborski župan v letih 1850–1851.« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 741–50.
- Curk, Jože. *Maribor: vodnik po mestu in bližnji okolici*. Maribor: Umetniški kabinet Primož Premzl, 2000.
- Friš, Darko. »Maribor po prevratu in vladni komisar dr. Josip Leskovar.« *Studia Historica Slovenica* 18, št. 1 (2018): 191–216.
- Friš, Darko et al. *Snovalci sodobnega mesta ob Dravi: mariborski župani: 1850–1941*. Maribor: Znanstvenoraziskovalni inštitut dr. Franca Kovačiča, 2018.
- Gabrič, Aleš. »Od Zedinjene Slovenije do razpada Avstro-Ogrske.« V: *Slovenski zgodovinski atlas*, ur. Drago Bajt in Marko Vidic, 139–59. Ljubljana: Nova revija, 2011.
- Gostenčnik, Nina in Barbara Lobnik. *Plinarna Maribor 140 let v našem mestu: spominski zbornik*. Maribor: Pokrajinski arhiv Maribor in Plinarna Maribor, 2010.
- Hobsbawm, Eric J. *The Age of Revolution: Europe 1789–1848*. New York: Abacus, 1996.
- Hozjan, Andrej. »Manj znano in neznano o rodbini, zasebnosti in karierni poti mariborskega župana Andreasa Tappeinerja. Ob 150. obletnici njegove smrti (1868–2018).« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 761–800.
- Jenuš, Gregor. »'Ljubi Bog, kako varovati, česar ni; saj vendar pri vseh koncih in krajih sili v Mariboru slovenski značaj na dan!': Johann Schmiderer – zadnji mariborski župan avstrijske dobe.« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 901–28.
- Kosi, Jernej et al. *Nemci in Maribor: stoletje preobratov 1846–1946*. Maribor: Umetniški kabinet Primož Premzl, 2012.
- Kresal, France. »Začetna doba elektrifikacije.« V: *Slovenska novejša zgodovina: od programa Zedinjena Slovenija do mednarodnega priznanja Republike Slovenije: 1848–1992*, ur. Jasna Fischer et al., 90–92. Ljubljana: Mladinska knjiga ter Inštitut za novejšo zgodovino, 2005.
- Leskovec, Antoša. »Razvoj gospodarstva v Mariboru 1752–1941.« V: *Maribor skozi stoletja*, ur. Jože Curk, Bruno Hartman in Jože Koropec, 313–414. Maribor: Obzorja, 1991.
- Mally, Artur. *Gassen-, Strassen- und Plätze-Buch der Stadt Marburg a.d.Drau*. Marburg: L. Kralik, 1906.

- Maver, Aleš in Tone Ravnikar. »Ein echter deutscher Diederemanns': Matthäus Reiser in njegovo županovanje v Mariboru.« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 819–36.
- Mohorič, Ivan. *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica, 1968.
- Novak, Gregor. »Mariborski župani in pot do uspešne elektrifikacije mesta.« *Acta Histriae* 27, št. 2 (2019): 297–314.
- Oman, Žiga. »Josef Dominik Bancalari: lekarnar na čelu Maribora.« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 801–17.
- Radovanovič, Sašo. *Mariborske ulice nekoč in danes*. Miklavž na Dravskem polju: Založba Roman, 2015.
- Sapač, Eva. »Vila Franz.« V: *Slavne vile na Slovenskem*, ur. Damjan Prelovšek, 78–81. Praha: Foibos, 2013.
- Sapač, Eva. »Vila Scherbaum.« V: *Slavne vile na Slovenskem*, ur. Damjan Prelovšek, 86, 87. Praha: Foibos, 2013.
- Semlič Rajh, Zdenka. *Sejni zapisniki občinskega odbora Mestne občine Maribor: 1853–1856*. Maribor: Pokrajinski arhiv, 2015.
- Skitek, Vinko. »Aleksander Nagy – župan mestne občine Maribor na prelomu iz 19. v 20. stoletje.« *Studia Historica Slovenica* 17, št. 3 (2017): 873–900.
- Studen, Andrej. »Maribor na poti v moderno mesto.« V: *Mesto in gospodarstvo: mariborsko gospodarstvo v 20. stoletju*, ur. Željko Oset et al., 35–56. Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino; Maribor: Muzej narodne osvoboditve, 2010.
- Štuhec, Mojca. *Z železnico do modernejšega Maribora; arhitektura in urbanizem Maribora med letoma 1846 in 1918*. Maribor: Univerzitetna založba, 2016.
- Varl, Natalia et al. *130 let elektrifikacije Slovenije; 115 let distribucije električne energije v Mariboru; 100 let javne službe distribucije električne energije v Mariboru*. Maribor: Elektro Maribor, 2014.
- Vodopivec, Peter. *Od Pohlinove slovnice do samostojne države: slovenska zgodovina od konca 18. do konca 20. stoletja*. Ljubljana: Modrijan, 2006.
- Wehapp, Wolfgang. *Biographisches Rad-Lexikon Steiermark*. Leoben: Radkult, 2012.
- Wiessensteiner, Franc. *Elektrarna Fala, Elektro-Maribor mesto: 40 let*. Fala/Maribor: Elektrarna Fala, 1958.

Spletni viri

- *Deutsche Biographie*. »Auer von Welsbach, Alois Ritter von.« Pridobljeno 26. 9. 2019. <https://www.deutsche-biographie.de/gnd116376929.html#ndbcontent>.
- *Deutsche Biographie*. »Auer von Welsbach, Carl Freiherr von.« Pridobljeno 26. 9. 2019. <https://www.deutsche-biographie.de/gnd118651013.html#ndbcontent>.
- *Maribor Friendly Home*. »Ludwig Franz – stavbna zapuščina uspešnega poslovneža.« Pridobljeno 26. 9. 2019. <http://mariborfriendlyhome.com/sl/>.
- *Pogled spomenika – Likovna umetnost v prostoru mesta Maribor*. »Vila Franz.« Pridobljeno 5. 12. 2019. <http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/vila-franz>.
- *Pressure Lamps International*. »A Brief History of the Incandescent Mantle Pressure Lamp.« Pridobljeno 26. 9. 2019. <https://web.archive.org/web/20050703081357/http://homepage.ntlworld.com/munwai/history.htm>.

Martin Bele

GAS, ELECTRICITY AND MEN WHO ENSURED THEIR ARRIVAL IN MARIBOR

SUMMARY

For many European countries as well as for the rest of the world, the second half of the 19th century was a time of (more or less) rapid industrialisation. Many factories, railways, and other industrial installations started appearing, changing the previously established pace of life and work. This was also the case in the area of today's Republic of Slovenia, which was – at the time – a part of the vast Austria-Hungary. The most crucial industrial catalyst for the Austrian lands in the middle of the 19th century was the so-called Southern Railway between Vienna and Trieste. It reached Maribor as early as in 1846. The driving force behind Maribor's economic development included the Southern Railway factories, industry, different crafts, as well as trade.

The brand-new Maribor Gasworks, established for the purpose of city lighting, represented a reflection of the city's economic progress. On 18 March 1869, the contract for its construction was given to Georg Graff. The Maribor city authorities gave him the concession to establish and make use of the city's natural gas lighting. Graff built the gasworks in Melje, behind the railway embankment. The first of Maribor's gas lights (in the vicinity of the main railway station and the gasworks itself) thus started functioning in 1870. The number of streetlights grew steadily. After 1888, the Kolodvorska, Maistrova, Razlagova, and Kopališka streets got their own gas lighting. In 1901, parts of the Partizanska, Slovenska, Gosposka, Dravska, Jurčičeva, Stolna, Ulica 10. oktobra, and Koroška streets and Slomšek, Castle, and Main Square were illuminated as well. Magdalena Square got its natural gas illumination in 1902. Furthermore, the city theatre and the city penitentiary were among the main gas consumers.

As far as the electrification of Maribor is concerned, most credit must be given to the city's leading entrepreneur and businessman Karl Scherbaum. He was the first to introduce electrical illumination (with 36 light bulbs) in his steam mill between the today's Maksimilijan Držečnik street and the eastern side of Castle Square. This took place at the beginning of the spring of 1883. His electrical illumination in the steam mill was the first in today's Slovenia. In 1900, a three-phase electric generator started to operate in the Götz brewery, for internal use only. Besides Scherbaum, Franz Neger was another such pioneer. He was a known factory owner in the city. The current that he was able to generate with the help of his dynamo generator (powered by a diesel engine) was not only meant for himself: he would also sell it to 36 artisans, the future Maribor printing house, and other small consumers. It has also been reported that another one of Maribor's industrialists, Ludwig Franz, started using electricity as early as in November 1886. Franz was using it to power the machines in his factory

in Melje. In 1917, the so-called Maribor Electrical Company was established. Its primary mission was to build an electrical grid in the city. *In 1913, the construction of the Fala hydroelectric power plant began.* Soon after, the onset of World War I severely hindered the process of construction. Consequently, the power plant began operating as late as in 1918.