

Miran Fišer*

NEKAJ UTRINKOV Z ŽELEZNIŠKE POSTAJE ORMOŽ V ČASU VOJNE ZA SLOVENIJO

Prispevek govori o dogodkih na železniški postaji v Ormožu in o njenih zaposlenih, ki so vojno za Slovenijo leta 1991 doživeli na prav poseben način, saj so se najpomembnejši dogodki te vojne odvijali v njihovi neposredni bližini.

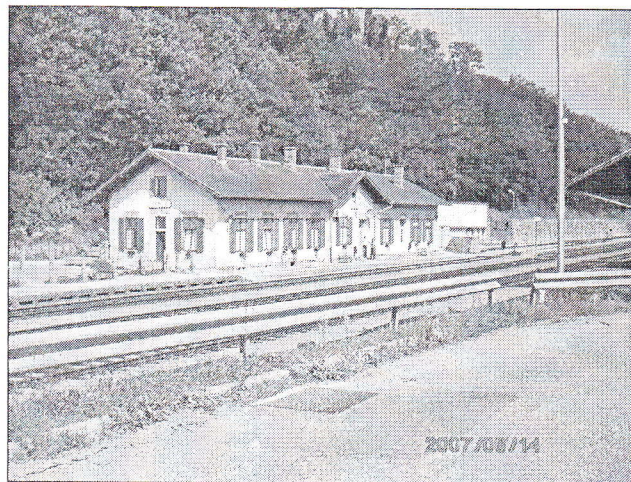
Ključne besede

Leto 1991, vojna za Slovenijo, Železniška postaja Ormož, železničarji, milica, TO

Uvod

Razmišljanja o vojni za Slovenijo 1991 na območju Občine Ormož, udeležencih, škodi, grozi ... je po nekaj več kot petnajstih letih tudi med Ormožani vse manj. To vsekakor ni dobro, saj s tem sami odrivamo v pozabo čas, ko so Ormožani stali na okopih, se skoraj goloroki postavili po robu močnim oklepnomehaniziranim enotam JLA in v neenakovrednem merjenju moči vztrajali do zmage. V pozabo odrivamo dogodke in ljudi, ki so v njih sodelovali, in s tem sami omogočamo, da nas na obrobje zgodovine odriva še kdo v Sloveniji. Prekiniti molk, razbiti zid, ki je zrasel okrog vseh grozot, ki so se zgodile Ormožanom, in opozarjati na ljudi, ki so v enotah TO z orožjem v roki ali na svojih delovnih mestih opravili svoj dolg domovini, je eden izmed ciljev OZVVS Ormož. Želja po izpolnjevanju tega cilja me je pripeljala v Ormož na železniško postajo, na kraj, kjer so se pripadniki TO in milice pravočasno pripravili in odločno ustavili močno oklepnomehanizirano enoto, ki je prodirala v Slovenijo iz Varaždina. V pripravah in v obrambi sami so se branitelji močno opirali na objekte in infrastrukturo železniške postaje v Ormožu. Zanimali so me dogodki na železniški postaji v Ormožu in delo železničarjev, ki so omogočili uporabo lastne infrastrukture za obrambne potrebe, ne glede na stopnjo izpostavljenosti svojih življenj in gospodarske škode. Zanimalo me je vse, kar je treba povedati, da bi ljudje vedeli več o:

- obsegu in pomenu železniške dejavnost na območju občine med vojno,
- stanju na Železniški postaji Ormož od napada na Slovenijo, to je od 26. 6. 1991,
- prisotnosti oboroženih pripadnikov TO na območju Železniške postaje Ormož,
- bojih na ormoškem mostu in vplivu na življenje in delo na območju Železniške postaje Ormož,
- posledicah oboroženega spopada in materialni škodi na železniški postaji,



Slika 1: Železniška postaja 17 let po vojni. (Foto: Ivan Švajgl)

S pomočjo številnih videoposnetkov in fotografij, posnetih med vojno, posameznih pričevanj udeležencev bojev na ormoškem mostu smo lahko v grobem sestavili zaporedje dogodkov na železniški postaji in v neposredni bližini, odgovore na pestro paleto vprašanj o delu in življenju železničarjev v Ormožu pa sem poiskal pri gospodu Viktorju Stajnkcu, ki je bil med vojno šef Železniške postaje Ormož.

Dnevni utrip na železniški postaji v času vojne

»O širših razmerah in burnih dogodkih v širši regiji smo imeli bolj malo informacij, zato smo o stanju lahko le sklepali. Od nadrejenih na Železnici v Mariboru nismo dobili informacij, ki bi nam pomagale razumeti celotno situacijo«, mi je v pogovoru o dneh napetosti pred vojno 1991 zaupal Viktor Stajnko.

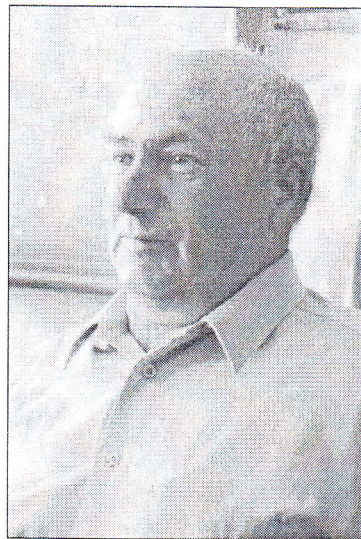
* Miran Fišer, predsednik OZVVS Ormož, Sodinci 21 b, 2274 Velika Nedelja.

Nekaj namigov so železničarji dobili od varaždinskih novinarjev, še več pa se je dalo sklepati iz početja pripadnikov TO, ki so na območju železniške postaje zavzeli bojne položaje in na mostu začeli pripravljati barikado. »Vendar je bilo to zelo pozno, da bi postajo v Ormožu lahko pripravili za delo v vojnih razmerah«, je ocenil razmere na železniški postaji in možnosti za delovanje Viktor Stajnko, ki je od vrha železniške organizacije pričakoval uradne informacije in predvsem usmeritve za ukrepanje v prihajajočih razmerah.

»V času vojne sem bil ves čas na postaji. Zavedal sem se, da sem odgovoren za vse odločitve in s tem za življenje in delo na postaji. Naenkrat, bolj kot kadar koli do takrat, me je zaskrbelo za ljudi, ki si bili zaposleni na postaji, prav tako sem se zavedal odgovornosti za osnovna sredstva na Železniški postaji Ormož«, je svoj položaj neposredno pred spopadom opisal šef ormoške železniške postaje. Ko so začeli streljati na barikado na mostu, so se zaposleni na železniški postaji organizirano umaknili v kritje za železniško postajo. Pod vodstvom šefa postaje so pravočasno stekle priprave za evakuacijo najpomembnejše dokumentacije železniške postaje, da je v spopadu ne bi uničili.

Ne glede na neposredno bližino kraja spopada v Ormožu, so na delo prišli vsi zaposleni delavci železniške postaje. Z organizacijo dela so na postaji zagotovili prisotnost 6 delavcev vsak dan, tako kot v miru. Posebno pozornost je šef postaje posvečal zagotavljanju prisotnosti kritičnih kadrov: prometnikov in kretnikov, saj so bili potrebni za izvajanje najnujnejših ukrepov v prometu. Ostale kadre: blagajnike, komercialiste, skladiščnike, ... pa so lahko pogrešali in jim je šef dovolil oditi domov. »Vsak dan so bili na delovnih mestih drugi ljudje. Ko je prišlo do napada na Ormož, so bili v službi prometnik Mirko Majč, kretnik Ivan Zlatnik, blagajničarka Danica Marin in čistilka Lojzka Žnidarič.« je opisal kadrovsko zasedbo na železniški postaji v Ormožu v času vojne.

Tako kot večina udeležencev vojne je tudi Viktor Stajnko doživljal vojno vihro kot neposredno grožnjo za lastno življenje, ob tem pa je nosil še breme odgovornosti za ljudi in poslovanje na ormoški postaji: »Kot šef postaje sem moral biti ves čas v službi, domov sem odšel za kakšno uro na dan po najnujnejših opravkih (hrana, osebna higiena, preobleka...). Domov (v Središče ob Dravi, op. M. Fišer) sem se vozil čez polja, ceste so bile neprevozne zaradi barikad. Zgodilo se je, da sem na svoji poti domov naletel na tankovsko enoto, takrat me je bilo zares strah,« je na kratko opisal Viktor Stajnko.



Slika 2: Viktor Stajnko, šef Železniške postaje Ormož, v času vojne 1991. (Foto: Štefan Hozyan)



Slika 3: Mirko Majč, prometnik na Železniški postaji Ormož, v času vojne 1991. (Foto: Štefan Hozyan)

Prispevek železničarjev k obrambi Ormoža

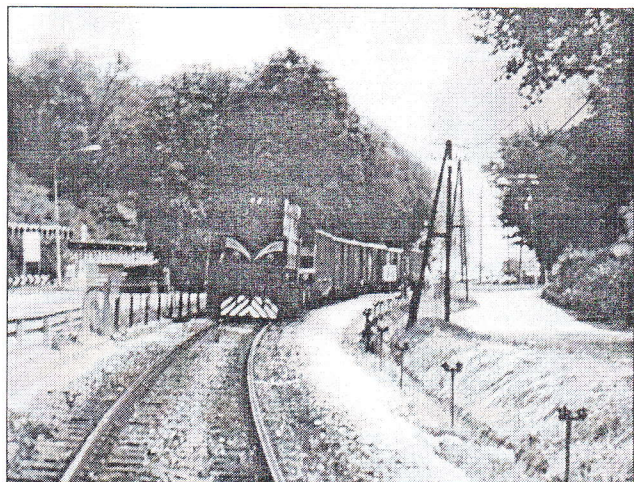
Vsaka železniška postaja je imela v minulih 80 letih kot sestavni del za vojno izjemno pomembne državne infrastrukture, imela je svoj obrambni načrt, ki je natančno določal postopke: evakuacijo, kako obvarujemo osnovna sredstva, zveze, varnostne naprave v primeru vojne vihre. Priprave na družbeno tranzicijo so prinesle spremembe v obveznosti delovnih organizacij na področju obrambe v R Sloveniji, kljub temu pa je ostal vpliv nekdanjih obrambnih aktivnosti. Viktor Stajnko je ocenil, da je bil vpliv obrambnih priprav velik: »Ko se je pričelo, je bil v Mariboru štab za krizne razmere na železnici in takrat smo se iz Ormoža z njimi še pogovarjali, prav tako smo imeli povezavo s TO«.

V času priprav na vojno so imeli železničarji na postaji v Ormožu tri tovarne vlake. Ko je TO

zahtevala blokado železniških prehodov, je šef Postaje Ormož Viktor Stajnko zahteval odobritev iz Maribora: »Naši so menili, da še ni možno izvajati zahtevanih ukrepov oviranja, ker še iz Ljubljane niso dobili potrditve. Ne glede na to, sem ukazal uporabiti vlak za blokado prehoda v Pušencih. Lokomotive, ki so bile osnovna sredstva, smo umaknili pred uničenjem. Imeli smo pripravljen vlak za Pušence, na postaji pa je bil tudi vlak za Pragersko.

Odklopljene lokomotive smo nameravali umakniti na območje Moškanjci«.

V tem času so na Železniški postaji Ormož ostali brez povezav z Mariborom, tako je šef postaje samostojno usklajeval aktivnosti s TO in z drugimi nosilci obrambnih dejavnosti v Ormožu.



Slika 4: Vlak – barikada v Ormožu. (Foto: Štefan Hozyan)

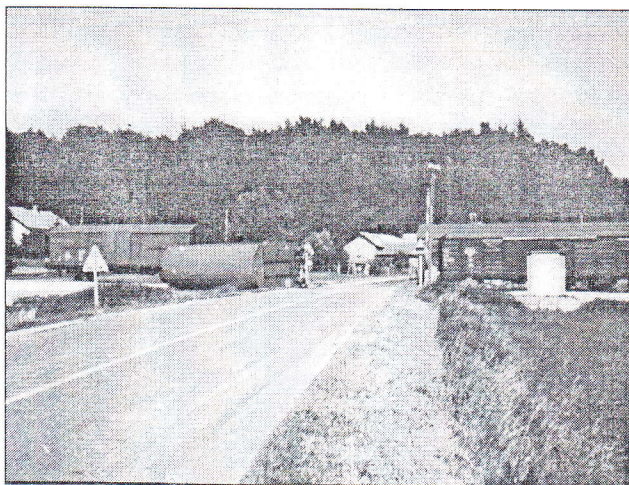
Za vsak premik železniške kompozicije v tistih razmerah je bilo treba izvesti zapleten tehnični postopek za umik blokade na cestnih prehodih. Ko so pripadniki JLA v Pušencih odrinili vagone s tirov, je bilo treba najprej vzpostaviti železniški promet do Pušencev in tja pripeljati dvigala za dvig vagonov. Ker to ni bilo možno, so železničarji prevržene vagone preprosto odrinili s tirov in s tem omogočili najnujnejši promet. Ko so bojne razmere omogočile delo na progi, so ormoški železničarji začeli čistiti progo in po desetih dneh je bil omogočen promet proti Murski Soboti. Za izvedbo te naloge je bilo treba dvigniti prevržene vagone, opraviti pretovor blaga iz poškodovanih vagonov in skladno z varnostnimi predpisi in usmeritvami opraviti pregled proge od Ormoža proti Ljutomeru.

K blokadi pri Veliki Nedelji, kjer je vlak stal več dni, je moral priti tehnični organ iz vagonске službe za izvedbo preizkusa in premika kompozicije v Moškanjce. Vsakokrat pa je bilo treba opraviti pregled proge, saj niso vedeli, kakšne razmere vladajo na progi. Ne glede na to, kako so se življenjsko

izpostavljali, je bilo treba zagotavljati varnost prometa.

V Ormožu so skladno z zahtevo TO s kompozicijo blokirali cestni prehod v Ormožu, Pušencih in pri Veliki Nedelji. Postavljene kompozicije so utrdili in odklopili lokomotive ter jih umaknili na varno v Moškanjce.

Kolona tankov je na poti iz Središča ob Dravi premagala oviro pod Humom in prebila barikado na železniški progi v Pušencih, kjer so s tankom prevrnili vagon. Enote JLA so prihajale tudi iz Čakovca, o tankih proti Središču so ormoške železničarje obvestili kolegi iz Macinca. »To informacijo sem takoj prenesel na TO, ki je takoj zahtevala blokado prehoda v Pušencih. Na železniški postaji smo imeli samo še 6 vagonov in lokomotivo.



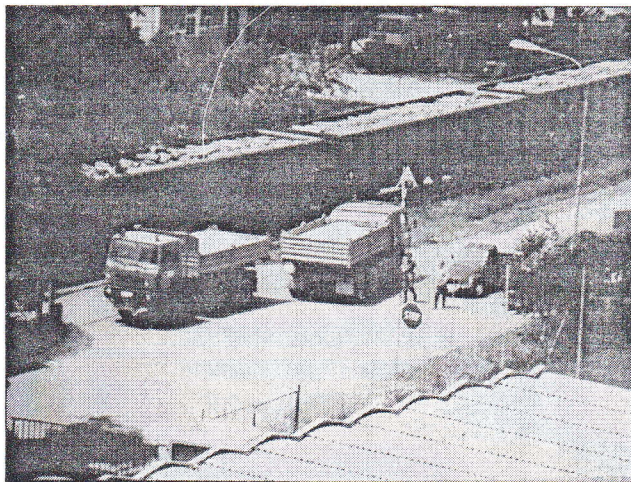
Slika 5: Barikada v Pušencih, ki jo je JLA prebila. (Foto: Štefan Hozyan)

Približno ob 12.00 sem zahteval premik kompozicije na prehod Pušenci, lokomotivo pa smo umaknili v gozdček nad omenjenim prehodom. Lokomotiva je na tej lokaciji ostala ves čas vojne, saj je bila dobro skrita. Ljudje, potrebni za premik lokomotive, so bili ves čas na lokomotivi in so se na predvideno časovno obdobje menjavali.« je zatrdil Viktor Stajnko.

Razmere v Središču ob Dravi so bile izjemno kritične. Braniteljev iz vrst TO je bilo za en pehotni vod, brez protiolepne oborožitve, enota milice, ki je varovala mejnokontrolno točko, tudi ni bila izurjena ali opremljena za protiolepni boj. Manjšo oviro je predstavljal potok Šantavec, sicer pa na širokem ravnem polju ni bilo opore za izbiro položajev in resno upiranje močnemu in dobro oklepljenemu nasprotniku.

TO je postavila nekaj tovornih vozil v barikado na mostičku in zahtevala močnejšo barikado na železniškem prehodu. Zahtevi za blokado prehoda v Središču je bilo lahko ugoditi, saj je bil v Središču

vlak, ki je čakal na križanje. Vlak so postavili na prehod, lokomotivo pa so umaknili v Čakovec. Ne glede na postavljeno blokado, je JLA brez težav prišla preko proge na drugem mestu, kakšnih 500 metrov niže od cestnega prehoda. Ves čas je obstajal strah, da se bodo vagoni razklenili in oddrveli proti Čakovcu, to bi lahko ogrožalo ljudi ob progi.



Slika 6: Vagoni, ki so bili postavljeni v barikado v Ormožu, so bili polno otovorjeni, sama barikada pa je bila okrepljena s težkimi tovornjaki. (Foto: Štefan Hozyan)

Sodelovanje železničarjev s pripadniki TO in milice

Ne glede na vse, zaposleni na železniški postaji in pripadniki TO niso imeli težav. »TO smo dojemali kot glavni dejavnik, mi pa smo naredili vse, da bi jim pomagali,« je povedal Viktor Stajnko. Ko železničarji niso imeli več zvez z nadrejenimi na Pragerskem in v Mariboru, so se povezali s štabom TO v Ormožu, da bi zvedeli, kaj se dogaja. Informacije, ki so jih dobili od TO, so šteli za uradne. Z Občino ali drugimi v Ormožu niso imeli povezav in niso dobivali informacij. »Na postajo so prihajali neki Ljutomerčani, ki jih nisem poznal, glavni pa so bili Ormožani – Saško Štampar, Ivan Kuharič,« je poudaril Viktor Stajnko. Z oddelkom za obrambo v pripravah na vojno niso imeli stikov, »ko je šlo zares, so nas klicali, da bi postavljali barikade na prehodih,« je še povedal Viktor Stajnko.

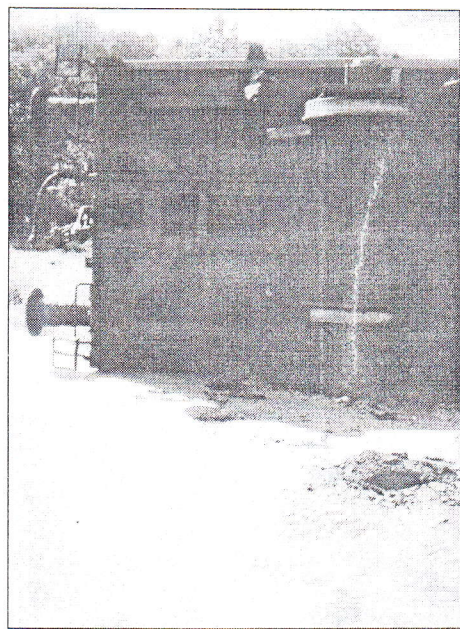
Vojna škoda, ki jo je utrpela železniška postaja

Med vojno je bil zaradi vojnega delovanja JLA in TO v območju železniške postaje poškodovan železniški objekt: močno je bila prestreljena streha, prav tako prometni urad, na pisarni šefa postaje so bila uničena okna, skladišča so bila močno prestreljena, poškodovan je bil tudi vhod v skladišče.

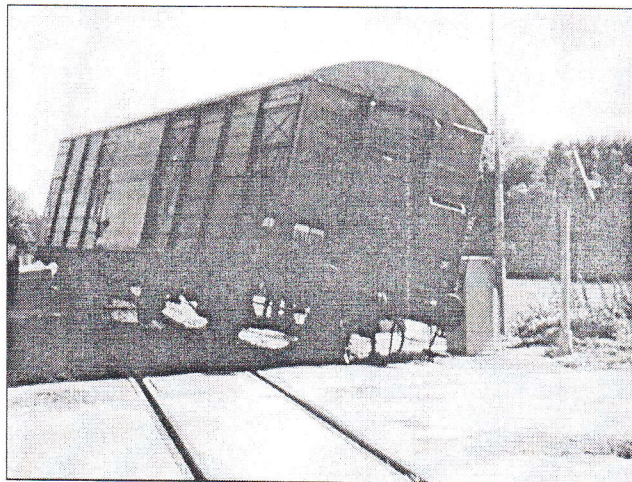
Na več mestih so bile na progi poškodbe, ki so jih

povzročili tanki JLA z gosonicami. Več vagonov je bilo poškodovanih.

Železniški promet je stal več kot 10 dni. Pred vojno je na Železniško postajo Ormož prepeljalo tudi do 89 vlakov dnevno.



Slika 7: Z barikado na prehodu smo le ovirali prodor nasprotnikovih tankov. (Foto: Štefan Hozyan)



Slika 8: Vagon po prodoru nasprotnika skozi Pušence. (Foto: Štefan Hozyan)

Napori ormoških železničarjev so že četrty dan omogočili vzpostavitev prometa proti Ljubljani, proti Murski Soboti pa je bilo še vedno zaprto. Tako so do Ormoža pripeljali potniški vlaki (zeleni vlak), dalje pa ne. Tovorni vlaki pa niso vozili 10 dni.

Sklepne misli

Železničarji so bili med tistimi delavci, ki so opravljali delo posebnega družbenega pomena in so bili v času vojne ves čas na delovnih mestih. Skrbeli so za potnike, ki so se v času vojne znašli na vlakih ali

na območju železniške postaje, bili so odgovorni za blago v transportu in za osnovna sredstva na železniških postajah. Ob vsem tem pa so se angažirali v obrambnih nalogah s postavljanjem ovir z vlakovnimi kompozicijami na železniških prehodih in omogočili uporabo železniške infrastrukture za potrebe TO.

Zaposleni na ormoški železniški postaji so vojno za Slovenijo 1991 doživeli na prav poseben način, saj so se najpomembnejši dogodki te vojne odvijali v neposredni bližini in na območju postaje. Ne glede na intenzivnost bojnih spopadov med enotami TO in JLA, so ormoški železničarji ostali na svojih delovnih mestih, poskrbeli za varnost zaposlenih in zaščitili najnujnejše naprave in dokumentacijo postaje, da jih v boju ne bi uničili. Pri tem so smiselno uporabili vse izkušnje, pridobljene pri obrambnem načrtovanju v minulih letih, saj so bili v času vojne brez pravih povezav z odgovornimi na železnici, kakor tudi z nosilci obrambnih nalog v občini Ormož.

Ves čas priprav na vojno so delavci Železniške postaje Ormož pripadnike enot TO Občine Ormož sprejemali z razumevanjem in jim pomagali v obrambnih nalogah. V času priprav na vojno in v času vojne so pripadniki TO uporabljali železniško infrastrukturo za potrebe obrambe, uporabljali sredstva zvez na železniški postaji in bili deležni prijazne besede železniškega osebja.



Slika 9: Železničarji na odprtju razstave, ki jo je OZVVS postavila aprila 2007 na Železniški postaji Ormož. (Foto: Štefan Hozyan)

Prispevek slovenskih železničarjev k obrambi komaj oklicane samostojnosti in suverenosti je v veliki meri presegal z zakonom in s pravili delovanja predpisane dolžnosti. Na delovnih mestih so vztrajali, ne glede na nevarnost, in zagotavljali varnost v prometu, ko pa je promet obmiroval, so se angažirali pri postavljanju blokad in barikad z vagoni ter evakuirali vozni park na skrivne lokacije.

Člani OZVVS Ormož smo pozorno proučili dogodke

na Železniški postaji Ormož v času vojne za Slovenijo 1991, ovrednotili prispevek železničarjev k obrambi Ormoža in pripravili razstavo, s katero smo želeli svoja dognanja predstaviti javnosti. Razstavo smo pripravili s posebno odgovornostjo do vseh Ormožanov, zaposlenih na železnici, ki so v času vojne vztrajali na delovnih dolžnostih in odgovorno opravljali svoje delo. Neprecenljiv prispevek k podobi razstave, ki smo jo postavili v avtentično okolje – na Železniško postajo Ormož, so dajale fotografije, ki jih je leta 1991 posnel Štefan Hozyan ml.

Viri

- Spletna stran OZVVS
http://www.zvvs.si/Ormoz/a_zgodovina.htm:
- Fišer, Miran, Zemljič, Franc, 2006: Pričevanje Viktorja Stajnika o dogodkih.
- Kuharič, Ivan, 1992: Dogodki na mostu. okrogla miza ob obletnici vojne, ZRVS Ormož.
- Štampar, Aleksander, 1992: Okrogla miza ob obletnici vojne 1992 ZRVS Ormož.
- Spletna stran OZVVS Ormož,
http://www.zvvs.si/Ormoz/a_zgodovina10.htm:
- Ferme, mag. Jurij, 2004: Povzetek gradiv postaje Milice Ormož v osamosvojitvenem procesu in vojnih dogodkih v Občini Ormož v letu 1991.

Povzetek

Zaposleni na ormoški železniški postaji so vojno za Slovenijo 1991 doživeli na poseben način, saj so se najpomembnejši dogodki te vojne odvijali v neposredni bližini in na območju postaje. Ne glede na intenzivnost bojnih spopadov med enotami TO in JLA, so ormoški železničarji ostali na svojih delovnih mestih, poskrbeli za varnost zaposlenih in zaščitili najnujnejše naprave in dokumentacijo postaje, da jih v boju ne bi uničili. Pri tem so smiselno uporabili vse izkušnje, pridobljene pri obrambnem načrtovanju v minulih letih, saj so bili v čas vojne brez pravih povezav z odgovornimi na železnici, kakor tudi z nosilci obrambnih nalog v občini Ormož. Pri tem je vsekakor pomembno vlogo odigral tedanji šef železniške postaje Viktor Stajniko, ki se tistih dni spominja z besedami: »V času vojne sem bil ves čas na postaji. Zavedal sem se, da sem odgovoren za vse odločitve in s tem za življenje in delo na postaji. Naenkrat, bolj kot kadar koli do takrat, me je zaskrbelo za ljudi, ki si bili zaposleni na postaji, prav tako sem se zavedal odgovornosti za osnovna sredstva na Železniški postaji Ormož«.