

Franc Zemljič, Zdravko Munda¹

Pisalo se je 1860, 1890, 1907, 1924, 1926 - leta, ko so bile zgrajene železnice v Prlekiji in Prekmurju

Avtorja v prispevku predstavita železnice v Prlekiji in Prekmurju, kjer dajeta poudarek kronologiji zgrajenih železniških prog. Predstavita tudi kronologijo ključnih korakov Društva Prleški železničar, ki se zavzema za ohranjanje železniške in prleške dediščine. V spomin častitljive 160. obletnice odprtja prve proge na območju Prlekije in Prekmurja bo v letu 2020 z virtualnim dogodkom oz. videom možnost ogleda spominov, izšel bo tudi Zbornik »Pogled na zgodovino železnice Prlekije in Prekmurja na prelomu modernizacije«.

Ključne besede: Kronologija zgrajenih železniških prog v Prlekiji in Prekmurju, kronologija Društva Prleški železničar

Uvod

O železnici in železniških progah v Prlekiji in Prekmurju je bilo že veliko napisanega, predvsem pa v: *Svet med Muro in Dravo*; »*Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju*«, Jože Jenko, izdana leta 1968 ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru 1868–1968; *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ivan Mohorič, 1968; *Pogled na zgodovino železnice Prlekije in Prekmurja na prelomu modernizacije*, Zbornik, 2020.

V spomin častitljive 160. obletnice odprtja prve proge na območju Prlekije in Prekmurja je primerno, da se o tem napiše ponovno, in še se bo pisalo.

I. Kronologija zgrajenih železniških prog

Pisalo se je leto 1860, ko je bilo 24. aprila uradno odprtje železniškega odseka Pragersko–Čakovec–Kotoriba–Nagy Kanizsa (Velika Kaniža) na Madžarskem v dolžini 110 km. Proga je že v naslednjem letu mimo Blatnega jezera dosegla Budimpešto.

Tako je bila Prlekija povezana z bogatimi trgovskimi centri Dunaj, Trst in Budimpešta. Železnica je v kraje ob progi prinesla velik gospodarski razvoj in omogočila ljudem lažjo pot v druge kraje. Železniške postaje so bile okno v svet.



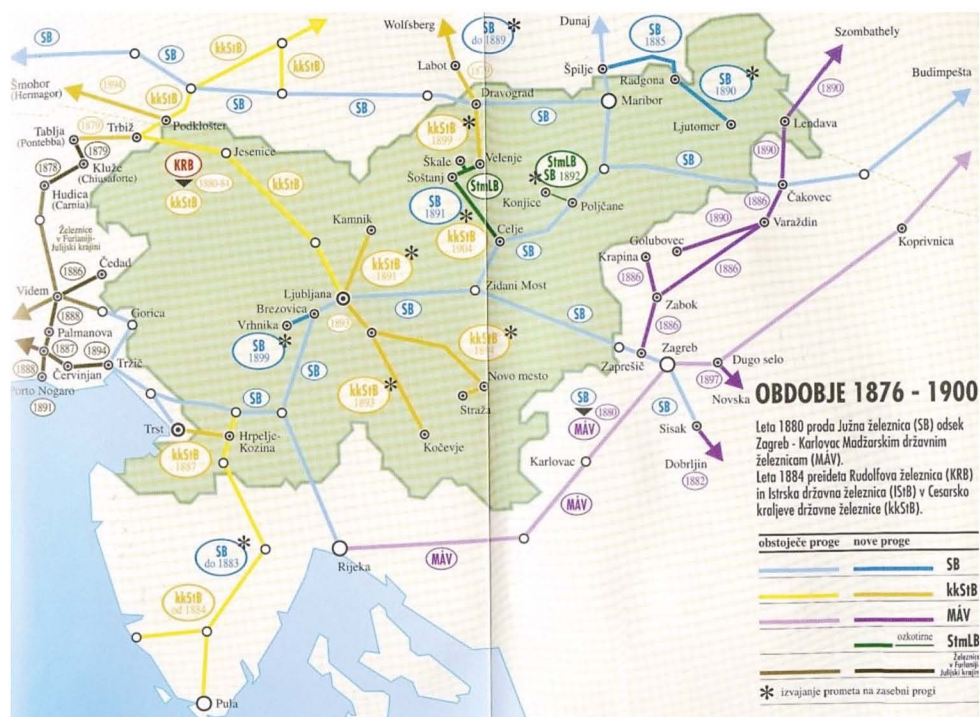
¹ Mag. Franc Zemljič, Zdravko Munda, Društvo za ohranjanje dediščine Prleški železničar, Podgorci.

² Dostopno na: <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13.html>.

Pisalo se je leto 1890, ko je bila izvedena železniška povezava Ljutomer–Radgona (Radkersburg čez sedanjo mejo) v dolžini 23,5 km; odprtje proge je bilo 16. oktobra. Proga je imela povezavo do Špilja (zgrajeno že leta 1885) in je v nadaljevanju vodila na Dunaj. Leta 1945 je bil porušen železniški most čez reko Muro med obema Radgonama, zato je bil za stalno prekinjen železniški promet do Radkersburga, Špilja in Dunaja. Javni promet na progi Ljutomer–Gornja Radgona je bil ukinjen 31. decembra 1967; danes se uporablja proga le še za dostavni tovorni promet.

Pisalo se je leto 1890, ko je bilo v nedeljo 19. oktobra 1890 uradno svečano odprtje železniške

proge Čakovec–Lendava³–Zalaszentiván –Türje–Ukk–Boba–Celldömölk⁴ v mreži takratnih ogrskih železnic v dolžini 148 kilometrov. Proga Čakovec–Lendava je danes dolga 22,651 kilometra, od tega je slovenskega dela približno 5.216 metrov in več povezanih s sosednjo Madžarsko, kar je posledica svetovnih vojn, med katerimi so bili porušeni mostovi in drugi objekti v interesu držav. Število potnikov, ki se je stalno zmanjševalo, je narekovalo, da je bil meseca maja leta 1998 potniški promet v celoti ukinjen. Od decembra 2014 je v Lendavo možno ponovno potovati z vlakom ob sobotah s postaje Čakovec. Na Hrvaškem pa glede na njihove potrebe vozijo potniški vlaki do mejne postaje Mursko Središče.



Pisalo se je leto 1907, ko je bila (odprtje proge je bilo 26. junija 1907) vzpostavljena železniška povezava Murska Sobota–Hodoš in v nadaljevanju do Körmend na območje sedanje Madžarske. Na žalost je bila 31. maja 1968 oz. 1. junija 1968

povezava ukinjena in proga odstranjena Puconci–Hodoš–d.m. (povezava do postaje Puconci je obratovala le za tovarne namene). Povezava je bila ponovno predana v uporabo 16. maja 2001.

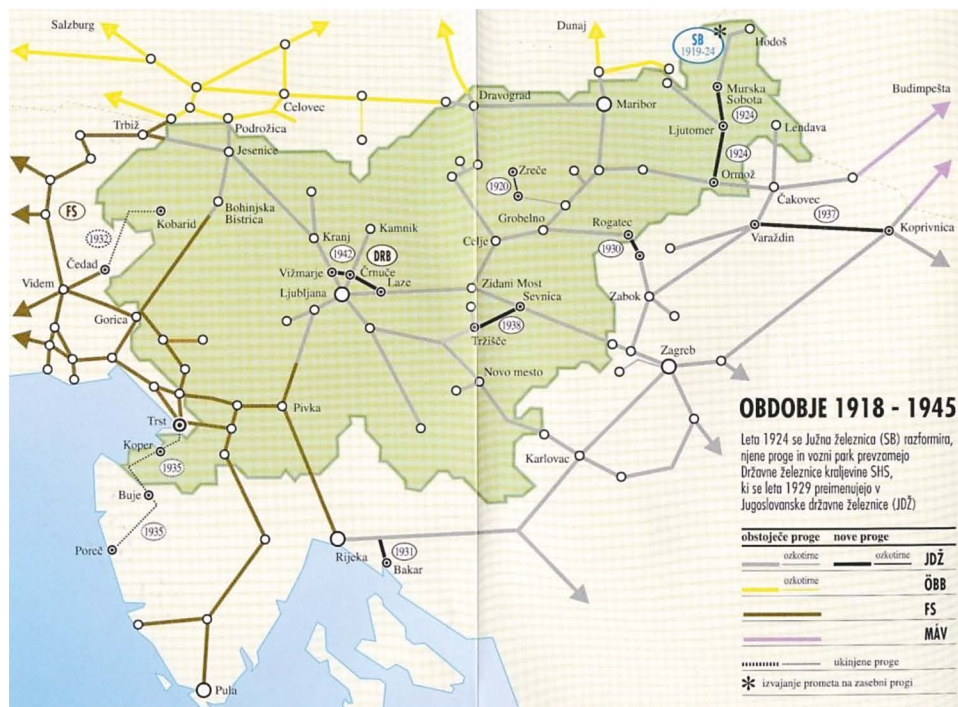
³ Takrat Dolnja Lendava.

⁴ Takrat Kis Czel – industrijsko središče.

⁵ Dostopno na: <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13.html>.

Pisalo se je leto 1924, ko je bila izvedena železniška povezava Ormož–Ljutomer–Murska Sobota (odprtje proge je bilo 22. novembra 1924).

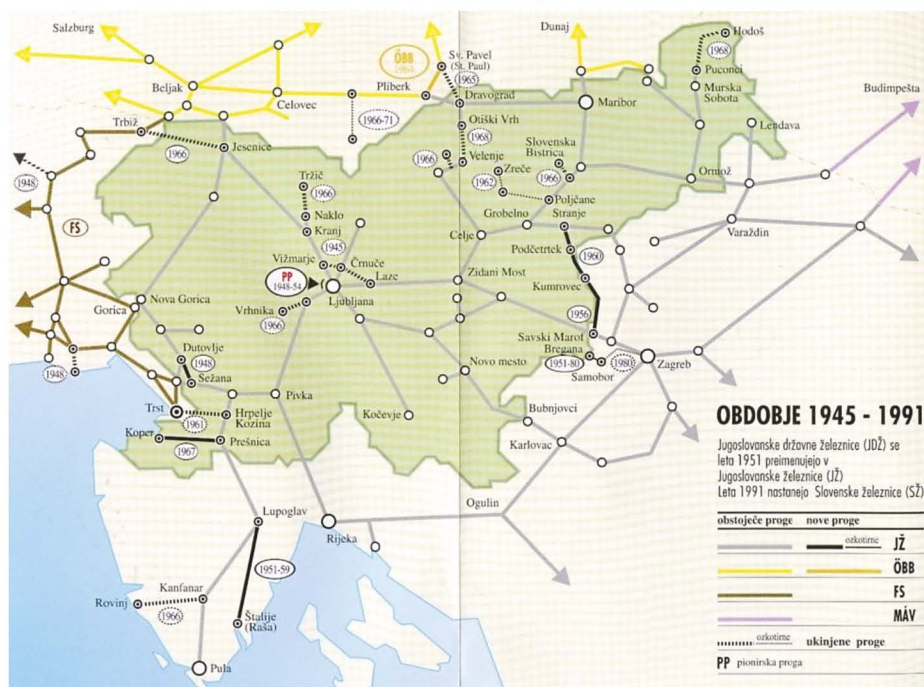
Tako so lahko Ormožani po krajših poteh potovali v Avstrijo preko Radgone, na Madžarsko pa preko Murske Sobote in Hodoša.



Železniške proge v letih 1918–1945.⁶

Pisalo se je leto 1968, ko je bila žal ukinjena (dne 1. 6. 1968)⁷ železniška povezava (Murska Sobota–Puconci–Hodoš in v nadaljevanju na območje sedanje Madžarske. Del proge, dolg 5,3 kilometre med Mursko Soboto in Puconci, je ostal

kot industrijski tir. Zaradi dotrajanosti so ga 15. julija 1997 zaprli za promet. Ob gradnji nove proge Murska Sobota–Hodoš so ta del obnovili in je danes del nove proge.



Železniške proge v letih 1945–1991.⁸

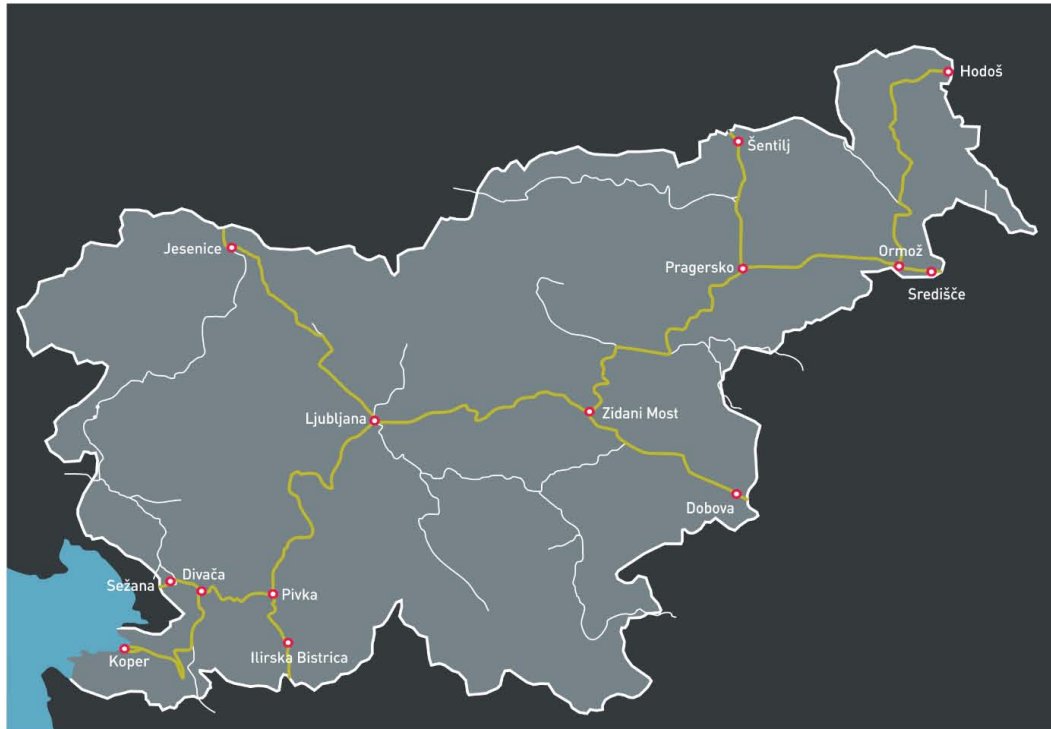
⁶ Dostopno na: <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13b.html>.

⁷ Dne 31. 5. 1968 je bila opravljena zadnja vožnja. Do 31. 12. 1968 je potekal še pogodbeni promet.

⁸ Dostopno na: <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13b.html>.

Pisalo se je leto 2001, ko je bila (odprtje proge je bilo 15. maja 2001) ponovno vzpostavljena železniška povezava Murska Sobota–Hodoš in v

nadaljevanju na območje Madžarske, saj je bila na stari progi povezava prekinjena pred 55 leti.



Železniške proge v letu 2020. Vir: DRI, 2020.

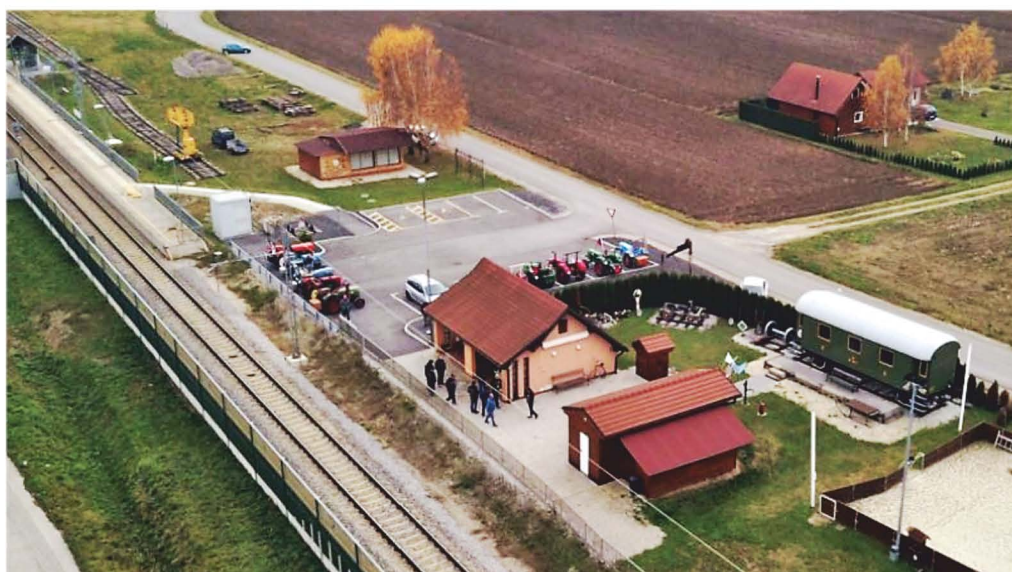
II. Kronologija ključnih korakov Društva Prleški železničar

Pisalo se je leto 2014, ko se je v Osluševcih ustanovilo Društvo Prleški železničar; društvo ki se zavzema za ohranjanje železniške in prleške dediščine.

Pisalo se je leto 2015, ko je Društvo Prleški železničar v Osluševcih v čast 155. obletnice odprtja proge Pragersko–Čakovec–Kotoriba–Nagy Kanizsa (Velika Kaniža) predali svojemu namenu obnovljen muzejski potniški vagon.

Društvo za ohranjanje dediščine Prleški železničar se ponaša s skrbno obnovljenim vagonom iz leta 1926, kjer je postavljena na ogled zbirka predmetov, povezanih z železnico. Vagon je preurejen kot postaja v malem, kjer je možno občudovati potniško blagajno, čakalnico, prometni urad in skladišče ter z njim povezane številne predmete.

V naslednjih letih je v Osluševcih na Stanici nastajal Učni center/park železniške dediščine, kjer so zraven muzejskega potniškega vagona še: **mali park železniški vozil in naprav** s progovnim vozičkom iz leta 1904 in modranom za prevoz materiala po eni tirnici; **Stanica kot objekt bivšega železniškega postajališča iz leta 1926**, ki je obnovljena in opremljena s predmeti železniške dediščine; **atelje/galerija za umetniške predmete**, kjer so slike na steklu z železniško tematiko in modelarna maketa Železniške postaje Ormož s tirno sliko od let 1927–1975 ter objekti v neposredni bližini: mlini na Dravi, vinska klet,...; **veliki park železniških vozil in naprav**, kjer je postavljena tirna platforma za montažo vozne mreže, korenska kretnica, tirnice tipa X Južne železnice, **lokomotiva DHL 200A, letnik 1973**, ki predstavlja izjemen eksponat železniške dediščine.



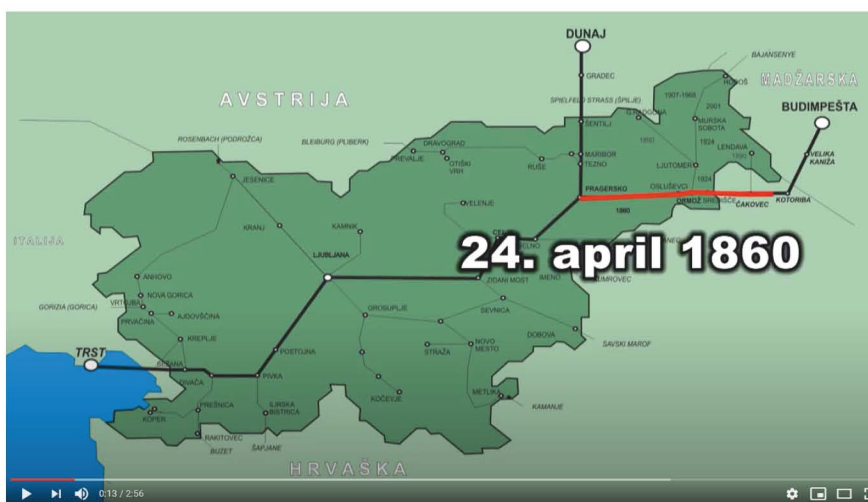
Učni center/park železniške dediščine v Osluševcih na Stanici.⁹

Piše se leto 2020, ko se častitljive 160. obletnice odprtja proge Pragersko–Čakovec–Kotoriba–Nagy Kanizsa (Velika Kaniža) spominjamo doma; vsak na svoj način. Za virtualni dogodek je bil za ogled spominov pripravljen video, ki je dostopen na naslednji

povezavi:

https://youtu.be/tV5ax_2n440;

avtor videa: Zdravko Munda.



Izsek iz videa o 160. obletnici odprtja proge Pragersko–Čakovec–Kotoriba–Nagy Kanizsa (Velika Kaniža). Vir: https://youtu.be/tV5ax_2n440. Avtor videa: Zdravko Munda.

Sklepne misli

Naj se sanje na spomine iz naše skupne dediščine, ki jo je vredno ohranjati, nadaljujejo do snidenja na Stanici v Osluševcih.

Sanje, ki se uresničujejo članom Društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar, naj bodo del tudi vaših sanj na spomine iz naše skupne dediščine, ki jo je vredno ohranjati.

Pisalo se bo leto ... pisalo se bo ..., ko bo ...

Povzetek

Kronologija zgrajenih železniških prog v Prlekiji in Prekmurju v letih v obdobju od leta 1860 do leta 2001 s

kratkimi opisi in prikazanimi zemljevidi nazorno prikazuje razvejanost železnice v tem delu Slovenije, glede na ostale pokrajine v Sloveniji. Predvsem pa leta 1960, ko je bila železniška proga na relaciji Pragersko–Ptuj–Ormož–Središče–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža zgrajena že tri leta po prvi železniški povezavi na sedanjem slovenskem ozemlju oz. po povezavi dveh bogatih trgovskih centrov Dunaj in Trst. Leta 1960 pa povezava še s tretjim bogatim trgovskim centrom Budimpešto.

Kronologija društva podaja utemeljitev, kot je možno tudi zaslediti v različnih tiskanih, radijskih in drugih medijih, da gre za zelo aktivno društvo, ki se zavzema za ohranjanje železniške in prleške dediščine.

⁹ Dostopno na: <http://www.prleskizeleznicar.eu/>. Foto: Zdravko Munda..

Literatura

- Mladen Bogič, *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*, Tiri in čas, št. 10, 1998.
- Sto godina železnica Jugoslavije 1849–1949, 1952.
- Jože Jenko, *Svet med Muro in Dravo; »Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju«*, ob stoletnici 1. slovenskega tabora v Ljutomeru 1868–1968, Založba obzorja Maribor, 1968.
- Ivan Mohorič, *Zgodovina Železnic na Slovenskem*, 1968.
- *Pogled na zgodovino železnice Prlekije in Prekmurja na prelomu modernizacije*, Zbornik, 2020.

Vir

- Arhiv Društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar, Osluševeci, Podgorci.

Spletna vira

- <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13.html>.
- <http://www.vlaki.jesenice.net/zanimiv13b.html>.