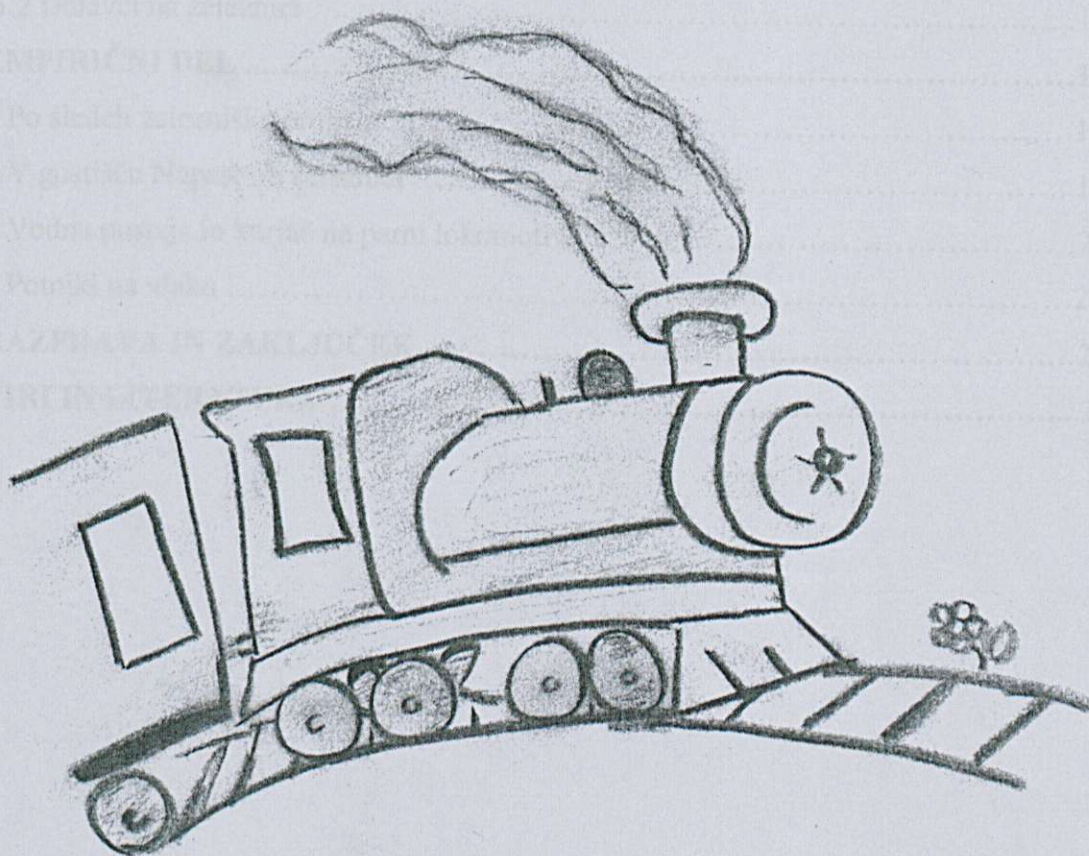


RAZISKOVALNA NALOGA

2. OSNOVNA ŠOLA SLOVENSKA BISTRICA

Železna cesta do našega mesta

Raziskovalno področje: Zgodovina in umetnostna zgodovina



MENTORICA: Mojca Žunko

LEKTORICA: Tanja Keber

AVTORICE: Nežka Kajzer

Rea Rus

Vanja Rakuša

Slovenska Bistrica, 2009/2010

2000.

ČUVAJTE KNJIGO!

Vsak bralec je odgovoren za izposojeno knjigo in je ne sme izposojati drugim.

KAZALO

1. POVZETEK	4
2. UVOD	5
3. TEORETIČNI DEL	7
3.1 Zgodovina slovenskih železnic	7
3.2 Zgodovina železnic na Štajerskem	8
3.3 Zgodovina železnice Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto	9
3.3.1 Promet	12
3.3.2 Delavci na železnici	14
4. EMPIRIČNI DEL	16
4.1 Po sledih železniške proge	16
4.2 V gostišču Napast ob železnici	19
4.3 Vodna postaja in kurjač na parni lokomotivi	21
4.4 Potniki na vlaku	23
5. RAZPRAVA IN ZAKLJUČEK	26
6. VIRI IN LITERATURA	28

Največjo zahvalo bi posvetile naši mentorici Mojci Žunko, ki nas je skozi celotno raziskovalno nalogo usmerjala, nam pomagala, svetovala in nas vzpodbujala. Zahvala gre tudi lektorici Tanji Keber.

Posebne zahvale gredo g. Robertu Napastu, g. Milanu Lahu, g. Štefanu Somerju, ge. Mileni in g. Zvonku Rusu, ki so z nami delili spomine o doživetjih na železnici.

Ta raziskovalna naloga pa ne bi uspela brez pisnih virov, katere izposojajo nam je omogočila ga. Anica Korošec iz Knjižnice Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica.

1. POVZETEK

V raziskovalni nalogi Železna cesta do našega mesta smo raziskovale železniško povezavo Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto. Nastala je s pomočjo prebiranja arhivskega gradiva Knjižnice Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica, s terenskim delom in s pogovori z ljudmi, ki so bili z njo na kakršen koli način povezani.

Železniška proga je bila lokalna proga in je delovala 57 let (1908–1965). Danes po njej poteka lokalna cesta po takratnih nasipih in mostovih železniške proge in povezuje še delujočo železniško postajo Slovenska Bistrica z avtobusno postajo, v katero je bila spremenjena železniška postaja Slovenska Bistrica mesto. Na njej sta ohranjeni le kurilniška lopa in železniški tir.

Ugotovile smo tudi, da je bila železniška povezava pomembna za gospodarski razvoj mesta, da je bilo delo železničarja zelo cenjeno in spoštovano, prav tako je predstavljala dohodek ljudem, ki so bili posredno odvisni od nje (gostišča). Potnikom pa je predstavljala edino javno prevozno sredstvo, ki je bilo cenovno ugodno in jih še danes nanjo vežejo lepi spomini ter razna doživetja, saj se je na vlaku vedno kaj dogajalo.

Danes mladostniki ne vedo, da je do našega mesta potekala železna cesta, zato smo ponosne, da smo se popeljale skozi čas in obudile spomin nanjo.

2. UVOD

Že od nekdanj nas je zanimalo življenje ljudi v mestu Slovenska Bistrica takšno, kakršno je bilo v preteklosti. Pomemben del zgodovine našega mesta je bil vlak, ki je predstavljal edino javno prevozno sredstvo takratnega časa. Ker je glavna železniška povezava med Mariborom in Ljubljano naše mesto obšla, je železniška proga Slovenska Bistrica (Črešnjevce)–Slovenska Bistrica mesto pomenila boljšo povezavo z bolj industrializiranimi in prometno razvitimi mesti.

O železniški povezavi Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto smo želele izvedeti, kod je potekala železniška proga, kako dolgo je obstajala, zakaj je bila pomembna in kaj še danes govori o njenem obstoju. Hkrati nas je zanimalo življenje delavcev na železnici in pričevanja ljudi, ki so bili kakor koli povezani z železnico; potniki ter ljudje, ki so živeli od nje.

Predpostavljali smo, da ostanki železnice danes niso več vidni oziroma, da jih je zelo malo ali da so spremenjeni. Prav tako nismo slišali domačinov, da bi jo omenjali, zato smo bile ob prevzemu raziskovalne naloge presenečene, da je železniška povezava do našega mesta sploh obstajala. Z raziskovalno nalogo smo tako želele osvetliti nam neznano zgodovino našega mesta in spomniti krajane nanjo.

Doslej je bilo o zgodovini železniške povezave Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto napisanega zelo malo oz. skoraj nič. Knjižnica Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica je zbrala dokumente o progi in jih arhivirala. Dokumenti so bili povzeti in obdelani za njihovo notranjo uporabo. Le v Bistriškem zborniku je bil objavljen prispevek Tadeja Brateja z naslovom Slovenjebistriško v okviru in razvoju železnic na Štajerskem, kjer je na kratko predstavljena železniška proga.

Pri raziskovanju smo se zato morale nasloniti na žive vire, ljudi, ki se železnice spominjajo, a so bili težko najdljivi, saj je od obstoja železniške povezave minilo že 45 let. Naša vztrajnost in želja po raziskovanju sta bili poplačani, saj so z nami delili svoje spomine ljudje, ki jim je železna cesta veliko pomenila, vsakemu na svoj način.

Največjo pomoč in hkrati izziv pa nam je bilo prebiranje arhivskega gradiva knjižnice Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica, brez katerih ta raziskovalna naloga ne bi bila napisana.

»Ta vlak, ki tiho pelje svojo pot na vse strani sveta,
ta vlak, ki tiho pelje svojo pot ve, kje sem jaz doma
in skozi okno vidim reko, vidim polje, vidim svet,
pod starim bom kostanjem zaigral si spet,
pozabil tuj bom svet.«

[Čuki, Ta vlak. Pridobljeno 21. 1. 2010, iz http://www.lyrko.com/si/lyrics_%C4%8Cuki_-_ta_vlak/]

3. TEORETIČNI DEL

3.1 ZGODOVINA SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Železnica velja za najpomembnejšo novost 19. stoletja. Vlaki so zmanjšali razdalje med kraji, omogočili hitrejši prevoz surovin, izdelkov in ljudi ter pospešili gospodarski razvoj krajev ob železnici. Prvi avtomobil je v Slovenijo pripeljal 15. novembra 1898, ko so bile vse ceste še makadamske.

Vlak je prvič zapeljal po slovenskih tleh 2. junija 1846 na relaciji Gradec–Celje, kar velja za uradni začetek železnic na Slovenskem. Leta 1849 so odprli progo Ljubljana–Celje. Leta 1857 pa je začel voziti prvi brzovlak, in sicer na progi Dunaj–Ljubljana, kmalu pa tudi na progi Dunaj–Trst oziroma na t. i. Južni železnici.

V krajih ob progi se je pričelo drugačno življenje in ljudje so imeli srečo, saj so med prvimi na svetu dobili železnico. Spremembe so se kazale v razvoju prometa in industrije. Železnica je bila ljudem v veliko pomoč, saj je bila edino prevozno sredstvo in je nudila cenovno ugoden prevoz.

Železnice na Slovenskem so se večkrat preimenovali, kar je bil odraz pestrega zgodovinskega dogajanja v prvi polovici 20. stol. Po razpadu Avstro–Ogrske leta 1918 so se deli avstrijskih železnic preimenovali v nacionalne železnice, pri nas v Državne železnice Kraljevine SHS, leta 1929, ko nastane Kraljevina Jugoslavija, v Jugoslovanske državne železnice (JDŽ), v procesu samoupravljanja na JDŽ, pa se v letih 1951–1954 le-te preimenujejo v Jugoslovanske železnice (JŽ). Po razpadu Jugoslavije leta 1991 se danes imenujejo Slovenske železnice (SŽ).

Tako kot imenovanja so se spreminjali tudi vlaki. Obdobje parne vleke v Sloveniji se je končalo 11. aprila 1978, ko je parna lokomotiva 33-110 odpeljala svojo zadnjo, posebno vožnjo iz Ljubljane v Postojno. Leto poprej, 1977, pa je 27. maja dokončana zadnja elektrifikacija železnic, to je na progi Maribor–Špilje. Začne se obdobje električnih lokomotiv, leta 1978 pa še vzpostavijo daljinsko krmiljenja prometa, t. i. Telekomando.

2. junija 1991 začne na naših progah voziti EuroCity vlak z najsodobnejšimi vagoni. V letu 1994 italijanski elektromotorik ETR 460, bolje poznan kot Pendolino, na promocijski vožnji med Račami in Hočami doseže absolutni hitrostni rekord na slovenskih progah, 208,2 km/h. Leta 2000 pa po progi Maribor–Ljubljana začne voziti nov vlak ICS (InterCity Special oz. InterCity Slovenija) z nagibno tehniko Pendolina.

Slovenci smo do leta 2001 imeli železniško povezavo z Italijo, Avstrijo in Hrvaško, 16. maja istega leta pa sta takratni predsednik Republike Slovenije dr. Janez Drnovšek in predsednik vlade republike Madžarske uradno odprla še železniško povezavo med Slovenijo in Madžarsko. [4]

Danes ima Slovenija 1228,7 km železniške proge, od katere je bilo 330,4 dvotirne in 898,2 km enotirne. 1120,4 km prog je namenjenih za mešani promet, 2,2 km za potniški in 106,1 km za tovorni promet. 503,5 km prog je elektrificiranih. Na progi se nahaja tudi 3.355 mostov, viaduktov in prepustov v dolžini 16,98 km ter 94 predorov in galerij v skupni dolžini 37,4 km. Celotno infrastrukturo dopolnjuje še 129 železniških postaj; 109 mešanih, 8 potniških in 11 tovornih postaj. [5]

3.2 ZGODOVINA ŽELEZNIC NA ŠTAJERSKEM

V letu 1936 so zaradi nujno potrebne povezave Trsta s središčem Avstrije zgradili progo Dunaj–Trst. Imenovali so jo Južna državna železnica (JDŽ).

Gradnja te proge je bila zelo zahtevna zaradi težko prehodne zemljepisne lege in grajena v več etapah. Trasa skozi Slovenijo je bila z gospodarskega in strateškega gledišča najbolj ugodna, saj je bila najkrajša in je omogočala povezavo Dunaja in Trsta v najkrajšem času. Bila je dvotirna in dolga 288,8 kilometrov.

Leta 1894 je vlada na Dunaju sprejela zakon o lokalnih železnicah, ki je določal vse postopke v zvezi z gradnjo in olajšavami graditeljem. Za uspešnejši razvoj industrije in trgovine ter dvig narodnega gospodarstva so se odločili za gradnjo drugorazrednih železnic. Te so vezale glavne proge s kraji, v katerih je že bila uveljavljena industrija, v katerih je bilo možno izkoriščati naravna bogastva in v katerih so želeli pospešiti in razširiti gospodarstvo.

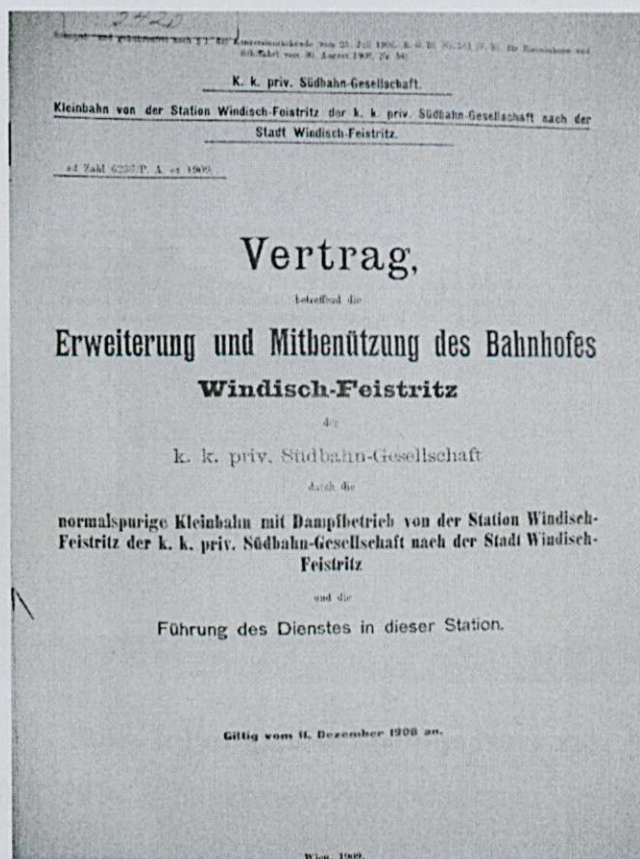
Finančna sredstva so prispevale dežele in s tem so postale lokalne železnice njihova last. V južnem delu tedanje Štajerske so bile tako zgrajene sledeče lokalne železniške proge:

- Celje–Velenje
- Poljčane–Slovenske Konjice
- Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto [1]

3.3 ZGODOVINA ŽELEZNICE SLOVENSKA BISTRICA–SLOVENSKA BISTRICA MESTO

Lokalna železnica Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto je bila že tretja lokalna železnica, ki je bila zgrajena v okviru štajerskih deželnih železnic. Bila je normalna ozkotirna proga, nastala s trasiranjem Južne železnice, ki je obšla Slovensko Bistrico z željo priključitve tirov na glavno progo. Z gradnjo proge niso hiteli; razmišljali so celo o gradnji ozkotirne proge, saj je bil v časopisu Slovenski narod 13. novembra 1906 objavljen sledeči članek: *»Od Slovenske Bistrice do postaje Slovenske Bistrice se bode gradila ozkotirna železnica. Vlak bo gonil bencinski motor. Da bodo možne zveze z brzovlaki, bodo vozili ozkotirni vlaki po tirih Južne železnice do Pragerskega.«* [Arhivsko gradivo Knjižnice Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica]

Koncesija, ki je imela dovoljenje za zgraditev proge Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto, je bila izdana 23. julija 1908 in objavljena v državnem zakoniku istega leta, 14. avgusta. Progo so slavnostno odprli 10. decembra 1908, naslednji dan pa se je začel redni promet.



Slika 1: Pogodba iz leta 1908

(Vir: Arhiv knjižnice Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica)

Na osnovi koncesij je bil za te proge od 1. maja 1942 vknjižen kot lastnik Štajerski deželni odbor s sedežem v Gradcu.

Proga je bila ravna in dolga 3,742 km. Tekla je po ravnem delu doline od Južne železnice do Slovenske Bistrice. Krivino je imela le pri priključku na Južno železnico pred postajo Slovenska Bistrica. Za progo so izdelali 7200 m³ nasipov, ob progi pa 3600 metrov jarkov.

Vožnja iz Slovenske Bistrice do postaje Slovenska Bistrica mesto je trajala 16–17 minut, v obratno smer pa 13–14 minut. Proga je imela dve postajališči, prvo pri treh smrekah v Lokanji vasi, drugo postajališče pa je bila Spodnja Nova vas.

Postajo Slovenska Bistrica so sprva imenovali Slovenska Bistrica ob Južni železnici, 6. oktobra 1947 so jo preimenovali v Črešnjevec, 25. maja 1966 pa je dobila sedanje ime Slovenska Bistrica.



Slika 2: Postajališče Spodnja Nova vas

(Vir: Pridobljeno 10. 2. 2010, iz <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=33&t=760>)

Šef je imel v postajni stavbi svoje stanovanje in ob njej vrt. Postaja leta 1927 še ni imela lastnega vodnjaka za vodo, do leta 1930, ko so zgradili betonski vodnjak. Na postaji so še bili drugi objekti: tovarno skladišče, klančina, potniško stranišče, skladišče in pisarna. [1]



Slika 3: Postaja Slovenska Bistrica

(Vir: Pridobljeno 10. 2. 2010, iz <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=33&t=760>)

Na postaji Slovenska Bistrica mesto je bilo postajno poslopje, tovarno skladišče, potniško stranišče, vodnjak za pitno vodo, vodnjak za vodno postajo, smetišče in remiza za shranjevanje ter očiščevanje lokomotiv.

Sprva so na postaji bili le trije tiri, kasneje pa so zgradili še četrtega. Prvi tir je bil glavni, četrti tir pa je bil kurilniški tir. Na drugem tiru je bila tehtnica za vagon, kjer so tehtali vagon s težo do 30 ton.

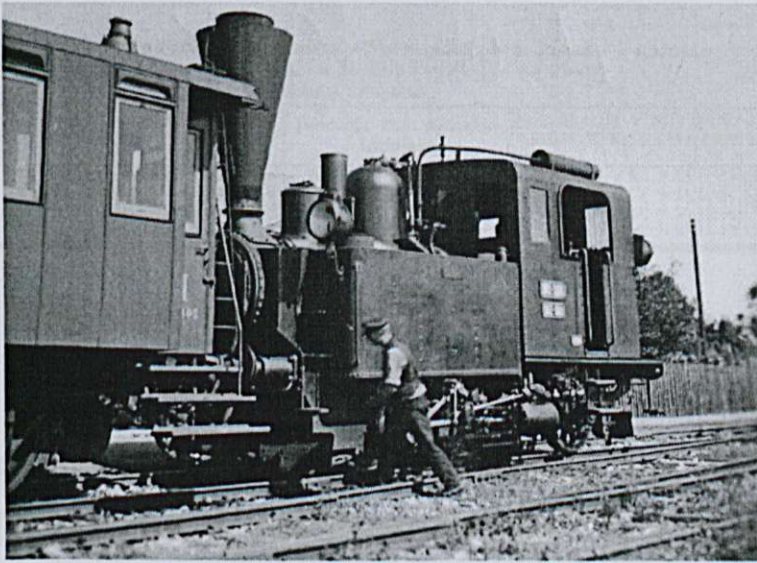


Slika 4: Postaja Slovenska Bistrica mesto

(Vir: Pridobljeno 10. 2. 2010, iz <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=33&t=760>)

3.3.1 Promet

Za tekoč promet na progi je bila potrebna ena lokomotiva, dva strojevodja in en kurjač. Na progi sta delovali dve lokomotivi, en potniški vagon prvega in tretjega razreda, en potniški vagon tretjega razreda, en služben ter poštni vagon. Domačini so vlak s tremi vagoni poimenovali »Gigerl«. Vsak dan je obratovalo sedem parov vlakov, ob nedeljah in dnevih sejma pa do deset. Mešani vlaki so imeli po en kombiniran vagon prvega in tretjega razreda in en vagon tretjega razreda. Od nedelje 3. junija 1945 so na progi Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto nekaj časa vozili le po štirje pari vlakov dnevno.



Slika 5: Lokomotiva 102

(Vir: Pridobljeno 10. 2. 2010, iz <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=33&t=760>)

V inventarju lokalne železnice sta bili najprej dve majhni dvoosni trendovki na nasičeno paro, ki sta bili izdelani leta 1908 v tovarni Krauss v Lienzu, ki sta dobili ime 101 in 102. Po 1. svetovni vojni pa so prvotne lokomotive zamenjale lokomotive Južne železnice, ki so bile boljše in naprednejše.

Na progi se je vsak dan vozilo okoli 340 potnikov, ki so bili v glavnem delavci in dijaki. To število je predstavljalo le 28 % potnikov na tej relaciji, saj je boljše rezultate dosegal tovorni promet, kjer so po progi pripeljali od 55–60 % tovora. Od leta 1958 je potniški promet upadal za 11 %, medtem, ko je potniški celo narasel za 8 %.

37 Slovenska Bistrica—Slov. Bistrica Mesto i obratno
(Vizualna železnica Sl. Bistrica—Sl. Bistrica Mesto)

† Nedeljom i praznikoma

M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. +		Dir. železnice	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. V.	M. +
8382	8334	8336	8338	8340	8342	8344	8346	8348	8350		12	Ljubljana	8331	8333	8335	8337	8339	8341	8343	8345	8347	8349	
3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
5:47	7:05	8:45	10:02	11:15	13:50	15:02	16:47	18:50	22:25	0	d.	Slov. Bistrica 22. 23 d.	5:33	6:50	8:23	9:45	10:55	13:33	14:43	16:31	18:33	21:30	
5:51	7:09	8:49	10:06	11:19	13:54	15:06	16:51	18:54	22:29	1	▼	Km 1 ^a	5:29	6:46	8:19	9:41	10:51	13:31	14:39	16:27	18:29	21:26	
5:56	7:14	8:54	10:11	11:24	13:59	15:11	16:56	18:59	22:34	2	▼	Km 2 ^a	5:24	6:41	8:14	9:36	10:46	13:26	14:34	16:22	18:24	21:21	
6:00	7:18	8:58	10:15	11:28	14:03	15:15	17:00	19:03	22:38	4	d.	Slavenska Bistrica Mesto o.	5:20	6:37	8:10	9:32	10:42	13:22	14:30	16:18	18:20	21:17	

Slika 6: Vozovnica
(Vir: Arhiv knjižnice Josipa Vošnjaka)

Proga je bila preprosta in cenena, a vendar pomembna pri razvoju industrije, trgovine in obrti v Slovenski Bistrici. Pripomogla je k povezavi Slovenske Bistrice z bolj industrializiranimi ter razvitimi mesti. Bila je pomembna tudi za lesno industrijo, industrijo bakra in aluminija, živilsko predelovalno industrijo (bučno olje) ter tudi blago višjih cenovnih razredov, kot so cement, neobdelan les, polizdelki, živinska krma, rjavi premog, umetna gnojila, lignit in gramoz.

Promet so na progi ukini 31. 12. 1965. Za varen in sodoben prevoz bi morali progo obnoviti ter nabaviti motorni vlak, saj so bili proga in potniški vagoni v zelo slabem stanju, denarja za obnovo pa ni bilo. [1]

3.3.2 Delavci na železnici

Železnice ne sestavljajo samo proga, tiri, vlaki in lokomotive, temveč tudi ljudje, ki delajo na železnici. Delavci so morali biti za delo na železnici posebej strokovno usposobljeni. Pojem železničar že obstaja kar 150 let, s to identifikacijo pa zaposleni na železnici izrazijo tudi svoj družbeni sloj. Železničarje so pogosto premeščali in tako so slovenski železničarji opravliali svoje delo tudi v Avstriji in republikah nekdanje Jugoslavije.

Delavske družine ob koncu 19. stoletja niso živele v najboljših razmerah za razliko od železničarjev, ki so bili bolje organizirani. Ti so imeli do konca prve svetovne vojne svoje lastne trgovine z živili in druga društva kot na primer: Kreditna zadruga uslužbencev državnih železnic v Mariboru, Podporno društvo železniških delavcev in uslužbencev v Mariboru,

Perutninarsko zadrugo uslužbencev železnic, Čebelarsko zadrugo uslužbencev železnic, Železničarsko splošno zadrugo, Gospodarsko poslovalnico, kulturna društva (Drava v Mariboru, Sloga v Ljubljani), športna društva (Železničar in Hermes) itd.

Od leta 1942 pa so slovenski železničarji spadali pod Državno železničarsko društvo Maribor.

Za železničarje so zgradili tudi posebne tipske stavbe z več družinskimi stanovanji. Šef postaje pa je običajno stanoval v postajnem poslopju. Večino teh stanovanj so stanovalci tudi odkupili. Stanovanje so ogrevali s premogom, ki so ga lahko kupili po znižani ceni. Imeli so tudi dobro urejeno zdravstveno službo.

Vsak državni železničar je moral dati prisego, da bo vestno opravljal svojo službo. Do konca prve svetovne vojne so tako morali prisegati cesarju, med obema vojnama kraljema, po drugi svetovni vojni pa narodu, dokler niso bile prisege ukinjene. Prisege pa so spet uveljavili leta 1924. Priseči so morali vsi železničarji, ki so bili državljani Kraljevine SHS in so bili stari od 20 do 50 let. Poleg te zaprisege so še zaprisegli kot vojaški obvezniki v Ljubljani, Celju in Mariboru. [1]

4. EMPIRIČNI DEL

Na terensko delo smo se odpravile, da bi ugotovile, kaj je ostalo od železniške proge Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto, kako se je spremenila podoba železniških postaj in da bi našle ter intervjuvale ljudi, ki so bili povezani z njo.

Obiskale smo g. Napasta na Črešnjevcu, katerega družina je bila lastnica gostišča ob železniški postaji Slovenska Bistrica, in g. Somerja na Pragerskem, ki je opravljal delo kurjača na parni lokomotivi in nam je predstavil delovanje vodne črpalke. Poklepetale pa smo tudi z g. Zvonkom in go. Mileno Rus, ki sta se nekoč vozila z vlakom po tej železniški progi.

4.1 Po sledih železniške proge

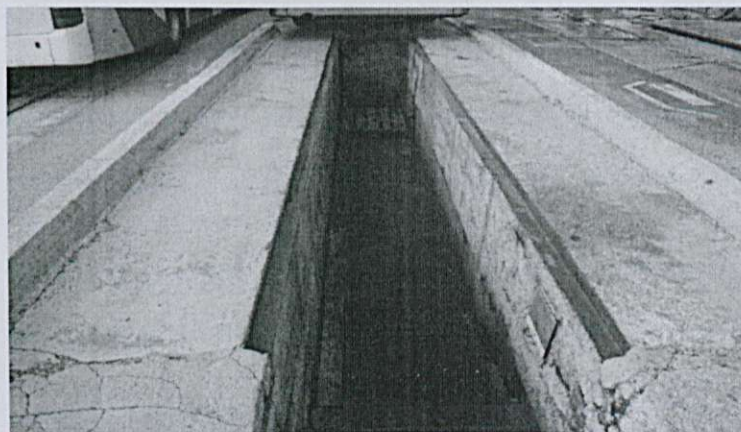
Na železniški postaji Slovenska Bistrica mesto je danes avtobusna postaja. Na takratno podobo postaje spominja danes le še del proge, to je železniški tir, ki vodi do kurilniške lope, katera danes služi kot delavnica za avtobuse.



Slika 7: Nekdanja kurilniška lopa

(Vir: Rus, R., 2009)

Za boljšo prometno povezavo v industrijski coni so pri graditvi ceste in rondoja izkopali še preostale tire, ki so ostali od izgraditve cestne povezave med železniško postajo Slovenska Bistrica in današnjo avtobusno postajo; prav tako so podrli glavno poslopje železniške postaje.



Slika 8: Ohranjeni del proge–tir

(Vir: Rus, R., 2009)

Kjer je nekoč potekala železniška proga, je danes cesta, ki povezuje Laporje in Črešnjevce s Slovensko Bistrico. Železniška proga je bila zgrajena na levi strani današnje ceste in je potekala po mostovih in nasipu, kateri so še danes vidni ostanki železniške proge. Pri Lokanji vasi še danes stojijo tri smreke, kjer je bila nekoč vmesna postaja Lokanja vas.



Slika 9: Ravnina, kjer je nekoč potekala železniška proga.

(Vir: Rus, R., 2009)

Ob postaji Slovenska Bistrica je ohranjen mejni kamen, ki je označeval dolžino železniške proge. Stoji na desni strani ceste v smeri Slovenska Bistrica–Laporje, le nekaj metrov naprej od bivšega gostišča Napast.



Slika 10: Mejni kamen

(Vir: Rus, R., 2009)

Postaja Slovenska Bistrica še vedno deluje. V glavni stavbi je čakalnica, blagajna in prostori delavcev. Še vedno pa stojita nekdanje stranišče in skladišče, ki nimata več svojega prvotnega namena.



Slika 11: Današnja železniška postaja Slov. Bistrica

(Vir: Rus, R., 2009)

4.2 V GOSTIŠČU NAPAST OB ŽELEZNICI

G. Robert Napast in njegova družina so živeli od gostišča, ki so ga imeli v neposredni bližini železniške postaje Slovenska Bistrica.

Gostišče je bilo najprej privatno gostišče v takratni Jugoslaviji, sprva se je imenovalo Soršak, kasneje pa je dobilo ime družine Napast, ki ga je vodila že od vsega začetka.

V gostišče so zahajali potniki in delavci na železnici. Gostišče je obiskalo veliko strank, saj so na dan prodali približno 50 kg kruha in okoli 2000 žemelj. Zraven jedi kot so juhe, golaž, pečenka ... so ponujali različne vrste pijač; vino, jabolčnik in žgane pijače. V zgornjih prostorih so gostje lahko tudi prenočili.

Cene so bile nizke, gostje pa so plačevali v kronah, nemških markah in v dinarjih. Največ obiskovalcev so imeli ob urah, ko so na železniško postajo Slovenska Bistrica pripeljali vlaki. To je bilo vsak dan ob 4.⁰⁰, 6.⁰⁰, 8.⁰⁰, 9.⁰⁰, 12.⁰⁰, 14.³⁰ in 17.³⁰.



Slika 12: Nekdanje gostišče Napast

(Vir: Rus, R., 2009)

Zasluzek v gostišču je bil velik in družina Napast je od njega dobro živila. Ob ukinitvi železniške proge Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto pa je promet zelo upadel in gostišče danes ne obratuje več. G. Napast se je nato posvetil konjem, s katerimi se je ukvarjala njegova družina in jim še danes posveča največ svojega časa.



Slika 13: Nekdanja jedilnica

(Vir: Rus, R., 2009)

G. Napast se je prvič z vlakom peljal, ko je še bil čisto majhen deček in pravi, da je bilo to nepozabno doživetje. Najbolj mu je ostala v spominu njihova notranja podoba, to so leseni sedeži. Sam nam je povedal, da je otroštvo zagotovo preživel lepše kot današnji mladostniki, saj je občasno pomagal tudi v domači gostilni.

Od vseh delavcev na železnici si je najbolj zapomnil železničarje po njihovi urejenosti in pomembnosti, saj tega poklica ni mogel opravljati vsak. Železničar je moral biti usposobljen in v družini ni smel imeti nobenega tatu, morilca ali koga, ki je bil kaznovan. Nosili so modre uniforme z grbom, ki so bile vedno zlikane, glave pa so jim pokrivala kape. Uniforme so se mu zdele zelo lepe.

Čeprav jih je občudoval, pa g. Napast ni nikoli želel opravljati delo železničarja, rad je delal v gostišču, od sina pa si je želel, da bi postal prometnik. Sam se danes zelo redko pelje z vlakom, nazadnje se je pred dvema letoma odpravil v Maribor.

4.3. VODNA POSTAJA IN KURJAČ NA PARNI LOKOMOTIVI

Vodna postaja stoji tik ob železniški postaji Pragersko in je danes spremenjena v manjši muzej pod okriljem Turističnega društva Breza. Notranjost nam je predstavil g. Milan Lah, podpredsednik omenjenega turističnega društva.



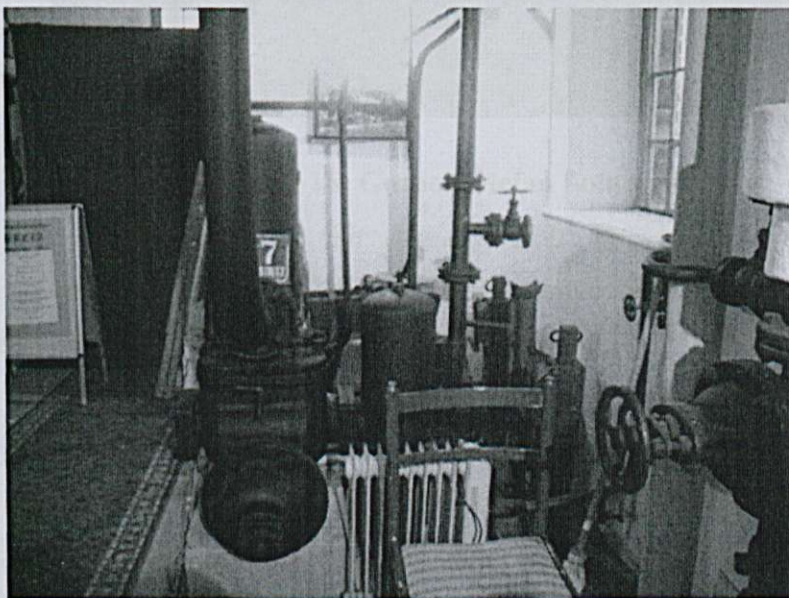
Slika 14: Vodna postaja danes

(Vir: Rus, R., 2009)

Temelji postaje so bili postavljeni leta 1896, stolp z vodo in paro pa leta 1928. Dolga desetletja so se tukaj z vodo napajale lokomotive, železniška postaja in bloki. Vodo so črpali iz treh studencev, ki so bili v bližini postaje. Na vrhu vodne postaje so bili trije bazeni, dva sta bila namenjena za potrebe železnice, tretji pa za prebivalce mesta. V pritličju je bila strojnica, kjer so delali takrat, ko ni bilo elektrike. Črpalki sta potiskali vodo v kotel, ki je v premer

meril 7–9 metrov. S kotlom so kurili in proizvajali paro. Črpalke so prav tako skrbele za stalen pritisk in danes veljajo za edino ohranjene v Evropi.

Delovanje vodne postaje nam je podrobneje opisal g. Štefan Somer, ki je delo kurjača opravljal 20 let. Sprva je bil g. Somer eno leto zaposlen v tovarni, nato eno leto v kurilnici, zatem pa je še eno leto preživel kot delavec v delavnici. Za poklic kurjača se mu ni bilo treba posebej izobraževati, saj je sprva le opazoval in se učil, ob prevzemu službe kurjača pa ga je pri delu opazoval nadzornik.



Slika 15: Črpalka na vodni postaji

(Vir: Rus, R., 2009)

Delo kurjača ni bilo iskano, a zelo dobro plačano; plača je znašala okoli 6500 dinarjev.

Delavnik je bil odvisen od dolžine proge, ponavadi je trajal 8 ur. Vozili so v Zagreb, Čakovec, Varaždin in v Dravograd. Na vodni postaji pa so se tudi napajale parne lokomotive, ki so svojo pot nadaljevale v Avstrijo, na Madžarsko in v druge države.

Med delom je kuril in mazal peč, gledal signale in skrbel za ogenj v peči, ki ni smel ugasniti. Njegovo delo je bilo zelo dobro usklajeno s strojevodjo. V 12 urah je v peči zgorelo 5 ton premoga. Z eno lopato je naenkrat zmetal 5–6 kg premoga; temu primerno je bila lopata daljša, da je razbremenila težo. Kadar je bil kurjač bolan, je vedno dobil zamenjavo, saj premoga ni nikdar zmanjkalo.



Slika 16: Gospod Štefan Somer

(Vir: Rus, R., 2009)

G. Somer je povedal, da je bilo delo kurjača zelo zanimivo. Še danes se rad spominja dni, ki jih je preživel v družbi parnih lokomotiv.

4.4 POTNIKI NA VLAKU

G. Zvonko in ga. Milena Rus sta z nami delila svoje spomine o železnicah, katerih se še danes rada spominjata. Oba sta se pogosto vozila z vlakom, zato sta nam veliko povedala o lokomotivah, postajah, kartah in ostalem, kar sta na vlaku doživela.

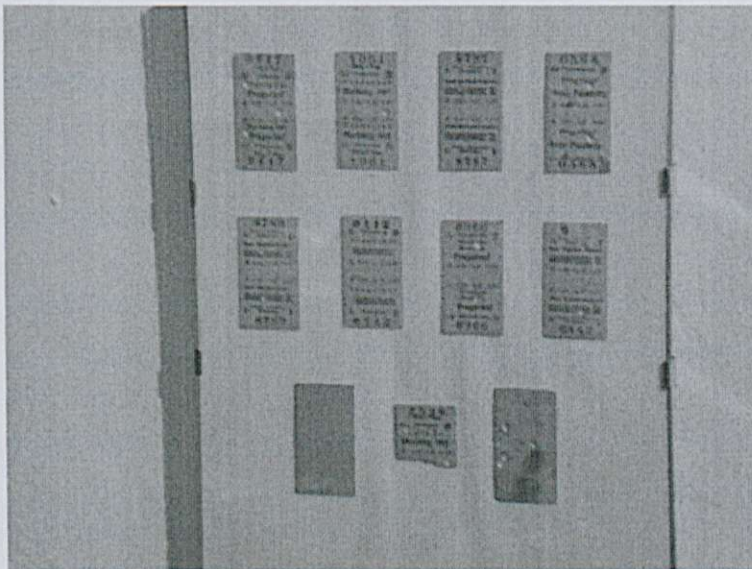
Vsako jutro ob 5.00 je lokalni vlak odpeljal iz postaje Slovenska Bistrica mesto proti postaji Slovenska Bistrica. Pobiral je delavce, ki so se vozili na delo v Maribor. Na končni postaji proge so prestopili na delavski vlak, ki je prihajal iz Celja in nadaljeval pot v Maribor. Naslednji vlak je peljal ob 7. 00 in je pobiral študente in druge potnike. Vlak je iz Slovenske Bistrice v Maribor vozil približno eno uro, iz Maribora pa se je vračal ob 14.45.

Delavski in potniški vlak sta bila različno opremljena. Delavski vlak je bil od znotraj zelo skromen. Imel je lesene montažne klopi in konstrukcijo iz mreže, kamor si lahko dal prtljago. Potniški vlak pa je bil razdeljen na razrede, ki so se razlikovali v cenah. Prvi razred je bil

najdražji, vendar najbolj udoben. Imel je kopeje, kjer so potniki sedeli na oblazinjenih sedežih. V drugem razredu so bili leseni sedeži in temu primerno manj udobni.

V tistem času so bile vozovnice iz trde rumene lepenke, velike približno 5x3 cm. Na njej sta bila napisana dan in ura. Obstajale so povratne, mesečne in dnevne karte. Pri mesečnih kartah je sprevodnik označil križec.

G. Zvonko in ga. Milena pa sta se nekajkrat peljala tudi v prvem razredu, in sicer v spalnem vagonu. Zaupala sta nam, da sta se peljala v Beograd. Ta vlak je peljal iz Maribora do Beograda, nato pa je svojo pot nadaljeval proti Grčiji. Vlak se je imenoval Balkan Express.



Slika 17: Takratne vozovnice

(Vir: Rus, R., 2009)

Gospa Milena se je z vlakom vozila na delo v Maribor, gospod Zvonko pa se je vozil iz Hrastnika v Slovensko Bistrico na delo, ob vikendih pa se je peljal nazaj v domač kraj.

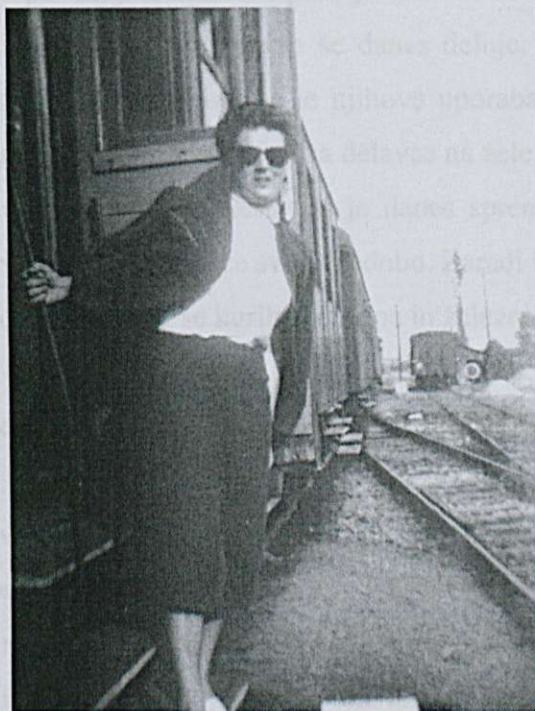
Na vlaku si je vsak krajšal čas drugače, nekateri potniki so igrali karte, drugi so se spoznavali s klepetanjem ali pa poslušali igranje harmonike.

Gospod Zvonko nam je zaupal nekaj prigrad, ki jih je doživel na železnici.

V mladosti je živel v Hrastniku, od koder se je s prijatelji vozil na zabave v Zagorje ob Savi. Zaradi primanjkovanja denarja in da bi privarčevali, so se na enem koncu vagona pritihotapili na vlak in se skrili na stranišče. Tako so ubežali sprevodniku, ki je kontroliral vstopnice. Enako so storili ob povratku domov.

Nekajkrat se je g. Zvonku zgodilo, da je ob vračanju z nočne izmene na vlaku zaspal in zamudil svojo postajo. Včasih je bil za to kriv sprevodnik, ki ga je pozabil zbuditi, včasih pa g. Zvonko sam, saj mu je pozabil naročiti bujenje.

Čeprav je bilo v njuni mladosti življenje zelo težko, imata g. Zvonko in ga. Milena nanjo lepe spomine in se je še danes z veseljem spominjata. Povedala sta, da sta se med vožnjo z vlakom zelo zabavala in se imela lepo.



Slika 18: Gospa Milena na vlaku leta 1958

(Vir: Domači arhiv)

5. RAZPRAVA IN ZAKLJUČEK

Železniška proga Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto je povezovala mesto Slovenska Bistrica z Južno železnico, ki je obšla naše mesto. Odprli so jo 10. decembra 1908 in je obratovala 57 let do 31. 12. 1965.

Pripomogla je k boljšemu in hitrejšemu gospodarskemu razvoju Slovenske Bistrice, saj so po njej prevažali izdelke in surovine našega kraja. Z lokalno železnico je bilo naše mesto povezano z ostalimi gospodarsko razvitimi kraji. Prav tako so se z njo vozili ljudje na delo in v šolo, saj je bila cenovno ugodna in edino javno prevozno sredstvo.

Danes so sledi železniške proge zabrisane, ostali so le še nasipi in mostovi, po katerih je speljana lokalna cesta, ki povezuje železniško postajo Slovenska Bistrica z mestom.

Postaja Slovenska Bistrica je obdržala ime in še danes deluje, prav tako so ohranjena vsa takratna železniška poslopja, spremenjena je le njihova uporaba. V glavnem poslopiju je še vedno čakalnica, blagajna in prostor, namenjen za delavce na železnici.

Železniška postaja Slovenska Bistrica mesto pa je danes spremenjena v glavno avtobusno postajo Slovenska Bistrica in še vedno išče svojo podobo. Zaradi izgradnje industrijske cone je bilo podrto glavno poslopije, ostala je še kurilniška lopa in železniški tir.

Ljudje, ki smo jim obudile spomin na železniško progo, so nam povedali, da je za vsakega od njih imela velik pomen.

Za g. Napasta in njegove prednike je predstavljala glavni vir zaslužka, ki je po ukinitvi proge upadel in povzročil zaprtje gostišča.

Bivši kurjač g. Somer nam je povedal, da je bilo delo na vlaku zelo težko, a zelo cenjeno in dobro plačano ter je hkrati prinašalo številne ugodnosti (stanovanje, premog, članstvo v društvih, ugodno zavarovanje ...).

G. in ga. Rus pa sta povedala, da je vlak predstavljal edino prevozno sredstvo, s katerim sta se vozila na delo, hkrati ju nanj vežejo lepi spomini in razna doživetja, saj se je na vlaku vedno kaj dogajalo.

Zavedamo se, da smo se z raziskovalno nalogo le dotaknile zgodovine železniške povezave Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto in povzele nekaj misli o njej, vendar bi bilo lahko na to temo narejenih še veliko raziskav:

- pomen ukinitve železnice za gospodarstvo Slovenske Bistrice (izvedele smo, da raziskav o tem še ni bilo, ne s strani podjetij in ne s strani občine),
- spremenjen način življenja ljudi ob ukinitvi,
- nevednost mladih, da je ta železniška povezava sploh obstajala,
- turisti in priseljenci ne morejo izvedeti o njenem obstoju, saj turistične in kulturne ustanove ne omenjajo te povezave.

Vzpodbudna je pobuda za spremembo namembnosti sedanje kurilniške lope na avtobusni postaji Slovenska Bistrica, ki služi kot delavnica za avtobuse, v lokalni muzej slovenjebistriške železnice, v katerega bi naj tudi postavili lokomotivo JŽ 151-001, ki sedaj stoji na železniški postaji Maribor. [3]

6. VIRI IN LITERATURA

Pisni viri:

1. Arhivsko gradivo Knjižnice Josipa Vošnjaka Slovenska Bistrica
2. Brilej, M. (1999). 150 LET ŽELEZNICE – Od Celja do Ljubljane – 1849–199. Litija, Tiskarna Aco.
3. Brate, T. (1990). Slovenjebistriško v okviru in razvoju železnic na Štajerskem. F. Šerbelj (Ur.), *Zbornik občine Slovenska Bistrica II* (str. 189-197). Slovenska Bistrica: Tiskarna Tone Tomšič.

Internetni viri:

4. Zgodovina SŽ. Pridobljeno 7. 11. 2009, iz <http://www.slo-zeleznice.si/sl/podjetje/onas/zgodovina>
5. Wikipedia. Pridobljeno 7. 11. 2009, iz http://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%BDeleznica_v_Sloveniji
6. Čuki, Ta vlak. Pridobljeno 21. 1. 2010, iz http://www.lyrko.com/si/lyrics_%C4%8Cuki_-_ta_vlak

Živi viri:

- Intervju z g. Napastom
- Intervju z g. Somerjem in g. Lahom
- Intervju z g. in go. Rus

Naslovnica:

- Ilustrirala Rea Rus

KNJIZNICA JOSIPA VOŠNJAKA
SLOVENSKA BISTRICA

SB d 656
KAJZER N.
Železna

656.2



0160508

COBISS •