

Pelji me, vlak, v daljave

Zgodba o železni cesti na Apeninskem polotoku v Železniškem muzeju v kraju Portici, kjer so bile prej železniške delavnice – Razprostira se v velikanskem kompleksu, ki meri več kot 36.000 kvadratnih metrov, z več razstavnimi halami in botaničnim vrtom.

Tekst: **Agata Tomažič**

Pot se je že prav nadležno vlekla; vročina je ni naredila nič znosnejše. Kar je bilo s hitrim ošvrkom zemljevida videti kot kratek sprehod, se je sprevrglo v polurni marš po ulicah letoviškega mesteca Portici v okolici Neaplja. Ko sem končno zagledala izvesek ustanove, kamor sem se tako lahkomišnelno podala peš, si nisem mogla kaj, da ne bi uslužbenke za okencem nekoliko natakajeno pobarala, ali se ji zdi normalno, da je nacionalni muzej železnic tako daleč stran od kolodvora.

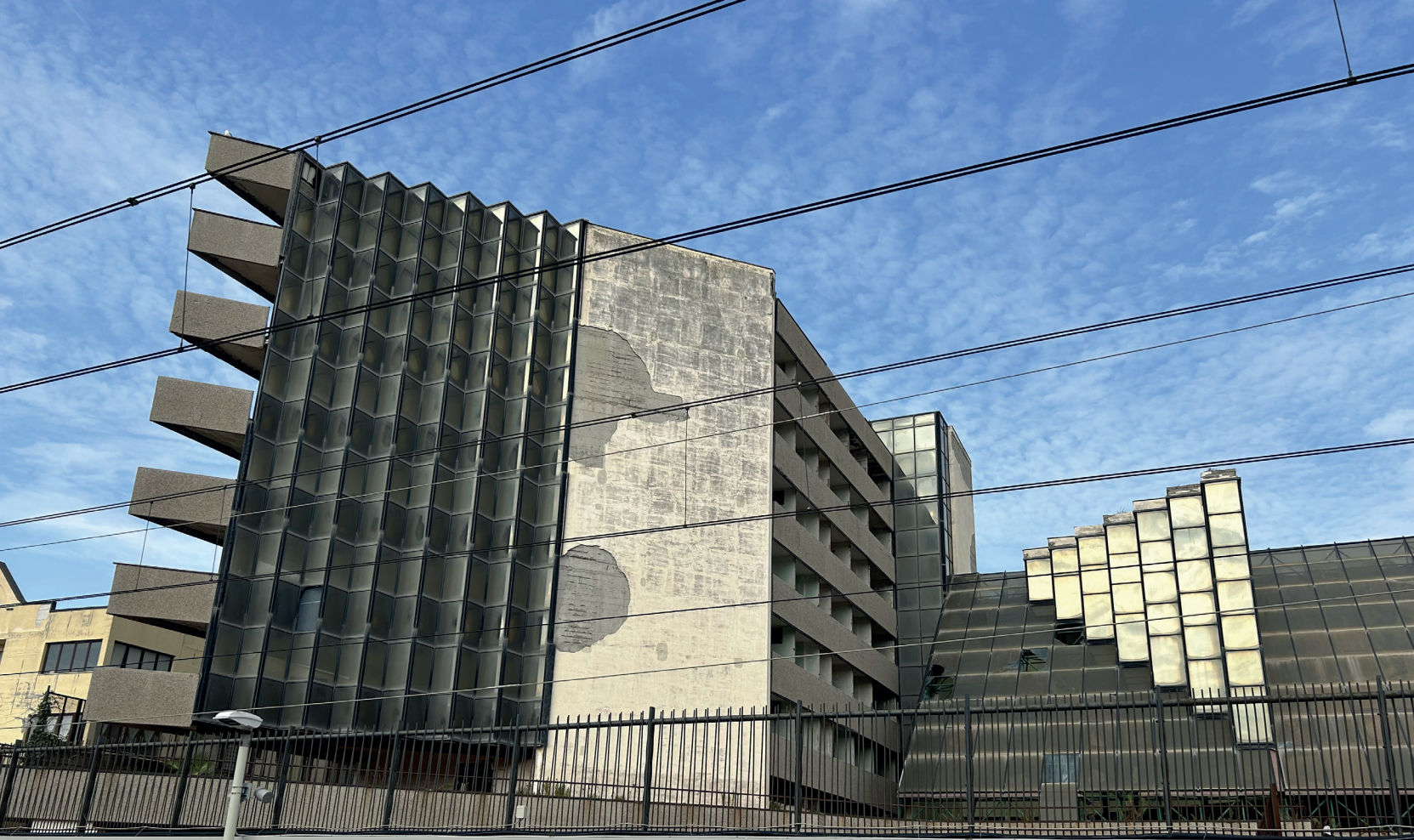
Kako to mislite, je rekla in pomignila z glavo nekam v levo, železniška postaja je vendar tik za vami. Kako to mislite, sem že hotela zajedljivo ponoviti za njo in ji predočiti, da je za mano dobre pol ure hoda. Pa sem se le ozrla in uzrla – železniško postajo. Le da ni bila tista, kjer sem iz vlaka izstopila jaz, pa tudi na noben način ne bi mogla priti tja, saj sem sedla na vlak druge železniške družbe. Ko bi bila izbrala Ferovie dello Stato, nacionalnega italijanskega prevoznika, bi se, tako kot se za železniški muzej spodobi, pripeljala po tirih skoraj do velikanske razstavne hale z vsemi mogočimi vlaki in lokomotivami, ki so vozili po tračnicah na Apeninskem polotoku v zadnjih 184 letih.

Prva železniška povezava je bila svečano predana namenu 3. oktobra leta 1839, proga pa je potekala med Corsom Garibaldi v Neaplju in že omenjenim krajem Portici. V slabih dveh stoletjih se je železniško

omrežje na italijanskih tleh strahovito razraslo, poleg Ferovie dello Stato po tirih brzijo tudi regionalni (v Kampaniji nosijo simpatično ime Linee Circumvesuviane, v prostem prevodu Obvezuvske proge) in celo zasebni vlaki, recimo Italo. Pomembno je, katero družbo izbereš, se je glasila lekcija, ki sem jo dobila, še preden sem prestopila prag železniškega muzeja.

Sanjski poklic: sprevodnik

Vlak je moje daleč najljubše prevozno sredstvo, s katerim pa se na svojo veliko žalost daleč najmanj vozim. In predvsem nikdar prav zelo daleč. A ni bilo vedno tako, vsaj v mojem otroštvu so se na ljubljanskem kolodvoru začela vsa velika potovanja, v Kvarner na dopust ali v Maribor na obisk k sorodnikom. Vsakič je bila to veličastna pustolovščina, ki jo je – tako sem bila dolgo prepričana – napovedovala že sama beseda: *kolo-dvor* namreč ni mogel biti drugega kot nekakšen dvor za vlake. Predstavljala sem si pravljico, praznično osvetljeno poslopje, kamor vsak večer pripeljejo trudni vlaki, ki v njem počijejo do naslednjega dne, ko se zjutraj spet utirijo na progo in ob brlizganju postajenačelnika odbrzijo novim dogodivščinam naproti. Ob pogledu na ljubljansko glavno železniško postajo, pobarvano s sladolednimi barvami, so se moji sumi samo potrdili in nihče več mi ni mogel iz glave izbiti mojega dojemanja *kolodvora*. Pravzaprav se mi še danes zdi, da s tako razlago ni nič narobe.



io dell'invenzione più rivoluzionaria dell'era moderna, IL TRENO

Vlak je najbolj revolucionarna iznajdba moderne dobe. Je tudi moje daleč najljubše prevozno sredstvo, s katerim pa se na svojo veliko žalost daleč najmanj vozim.

Tako kot še danes z veseljem s pogledom sledim električnim vlakom, kadar jih le kje zagledam. Od otroštva naprej sem le malce spremenila mnenje o tem, kaj je zame sanjski poklic. Takrat je bil to neizpodbitno sprevodnik – kaj bi dala, ko bi smela za hip prijeti v roke tiste njegove klešče in hoditi po vagonih ter luknjati vozovnice! In ker so moj otroški nasmešek krasili še posebej koničasti zobje, je iz ust odraslih padla marsikatera šala na ta račun – češ, saj mogoče bi te pa vzeli.

Ampak potem sem zrastle, pozabila na sprevodnike in njihove klešče ter se namesto na srednjo prometno šolo vpisala v gimnazijo. Vseeno sem se po maturi, kot bi sklenila počastiti spomin na otroške sanje, nagradila z vozovnico za Interrail. Kot večina slovenske študentske populacije sem se tudi jaz – če bi se danes mogla vrniti v tisti čas, bi se zavoljo te odločitve prav oklofutala! – odločila za odkrivanje zahodne in severne Evrope. Kakšen dolgčas, še vlaki so bili tam čisti in točni, sprevodniki pa resnobni in brez smisla za humor.

Še dobro, da me je čez leta srečala pamet in sem se, že na pragu novega tisočletja, opogumila za vožnjo z italijanskimi železnicami. Kakopak je bila, kakor vsa potovanja na jug, nepozabna. Še danes se

spominjam čudovitega prizora, ko smo kadili na hodniku vagona, in to tik pod napisom »Vietato fumare«. Družbo nam je delal nihče drug kot sprevodnik, tudi sam s cigareto med prsti. Ne spomnim se, ali je tisti vlak prišel na cilj točno, zagotovo pa vem, da kljub tej očitni razpuščenosti italijanskih železnic ne gre podcenjevati.

Pravzaprav se mi čedalje bolj zdi, da za njihove vlake velja enako kot za celotno državo: ima(jo) mnogo daljšo tradicijo in veliko več stila kot Slovenija, pa naj se še tako trudimo in zviška pogledujemo nanje. Vseeno pa imamo nekaj skupnega: prvo železniško povezavo so tako na naših kot na italijanskih tleh zgradili tujci, le da je železna cesta v naše kraje prišla nekaj let pozneje. Južno železnico so, ko je po tirih na relaciji Neapelj–Portici že brzel vlak, šele začeli graditi. Resnici na ljubo pa je bilo to zaradi razdalje in raznolikega terena veliko bolj zahtevno podjetje.

Nostalgčno pohajkovanje po spominih

Železniško progo Neapelj–Portici je dal zgraditi francoski inženir Armand Bayard de la Vingtrie, ki je dovoljenje pridobil od Ferdinanda II., kralja dveh Sicilij, pod čigar pristojnost je v 30. letih 19. stoletja sodila Kampanija. Proga je bila dvotirna in je bila dolga pičlih 7,25 kilometra, povezovala je Neapelj in kraljevo palačo v kraju Portici ob vznožju Vezuva, v prostorih katere danes deluje fakulteta za kmetijstvo neapeljske univerze Federico II. Na otvoritveni vožnji je



Manj znano dejstvo je, da si nekoč nekje želim potegniti za varnostno zavoro. Le da, stiskaška kot sem, še nisem našla države, kjer bi bila tarifa za to dovolj nizka ...

vlakovno kompozicijo z 258 potniki za sabo vlekla lokomotiva na paro z imenom Vesuvio. V naslednjih 14 dneh si je novotarijo zaželelo doživeti cel kup ljudi: če naj verjamemo Wikipediji, se je po tej progi v dveh tednih peljalo kar 85.000 potnikov.

Prvotna proga je danes del povezave Neapelj–Salerno, Italijani pa so spomin nanjo ovekovečili na najlepši možen način: z železniškim muzejem, ki so ga uredili v prostorih nekdanjih železniških delavnic (torej podobno kot Železniški muzej Slovenskih železnic na Parmovi v Ljubljani). V kraju Portici so v začetku izdelovali samo vagoni, parne lokomotive pa so uvažali iz Anglije.

Muzej se danes razprostira v velikanskem kompleksu, ki meri več kot 36.000 kvadratnih metrov, z več razstavnimi halami in ploščadjo, po kateri se obiskovalci lahko sprehodijo med lično zasajenimi gredicami z okrasnim cvetjem. V bistvu gre za botanični vrt, ki kar kliče po tem, da bi se človek usedel na vablivo mehke naslanjače, poslušal butanje morja ob skalnate valobrane in si naročil aperol ali campari. Od tega te odvrnejo le zoprno velike, grozo zbujujoče ose, ki se prav tako ne morejo upreti eksotičnim rastlinam in jih neutrudno obletavajo. Pametnejši odneha, nazadnje sem se premaknila v notranjost lokala in od natakarja pridobila razlago, da »so ose azijske, ne italijanske«. Še dobro, da je italijansko vse ostalo.

Obiskovalec muzeja z uradnim imenom Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa se ne more izogniti vtisu, da so njegovi snovalci razpolagali s precej velikim proračunom, saj je kot nekakšno izložbeno okno *Made in Italy*. Videti je, da niso pomišljali poseči po najboljšem, kar premore italijanski dizajn. Poleg tega so vsi rekviziti, lokomotive in vlaki, celo tisti, s katerimi so nekdanj prevažali kaznjence in so neke vrste ječe na tirih, zgledno obnovljeni in zloženi do visokega sijaja.

Predstavljam si, da je za Italijane obisk takšnega muzeja lahko vir ponosa in, zakaj ne, domoljubja. Že mene je ogled navdajal z velikim spoštovanjem, če pa bi bila Italija moja domovina, bi me ogledovanje starih kolodvorskih panojev z urami odhoda in prihoda ter srečanje z vsemi z železnico povezanimi artefakti, ki že davno niso več v rabi, zagotovo nežno potisnili na nostalgичno pohajkovanje po spomilih.

Po teoretičnem usposabljanju še praktični prikaz

Morda so bili prav zato edini ljudje, na katere sem v muzeju naletele – res je, da se v nobeni takšnih ustanov ne tre publike ob četrtkih popoldne – italijanski upokoenci v organizirani skupini, ki so z zanimanjem poslušali razlago ene od dveh uslužbenk. Sploh se je

Muzej je za Italijane gotovo nostalgичno popotovanje v preteklost s starimi vlaki, na kolodvore, urejene po že davno minuli modi.





V nekdanjih železniških delavnicah so v začetku izdelovali samo vagon, parne lokomotive pa uvažali iz Anglije.

zdelo, da ženske tvorijo vsaj pol, če ne več osebja v muzeju. Kar lep zasuk za panogo, ki je tradicionalno zaposlovala samo moške. Mlado dekle v uniformi italijanskih železnic je stalo tudi na peronu pred vlakom, ki je bil videti na las tak, kot bi pravkar zapeljal iz hangarja železničarskega muzeja Portici. Kraj dogajanja je bil resda še vedno pokrajina Kampanija, vendar je od mojega obiska muzeja minilo že nekaj dni; sem mar nevede zakorakala v časovno zanko? Od kdaj je tale starina in ali bo sploh zmožna odsopihati do Caserte, kamor sem se namenila ogledat tisto čudovito kičasto kraljevo palačo? Dvome je razpršilo pojasnilo sprevodnice, ki je bila bolj hostesa: da, to je muzejski vlak. Sijajno, po teoretičnem usposabljanju bom torej povsem nenadejano deležna še praktičnega prikaza, kako se je v prvi polovici 20. stoletja potovalo po tračnicah Kampanije, me je prešinilo. Se človeku na poti sploh še lahko zgodi kaj bolj imenitnega, kot da ga namesto običajne vlakovne kompozicije, kakršne bi se za ceno pičlih pet evrov navsezadnje smel edino nadejati, na peronu pričaka povorka vagonov z lokomotivo častitljive starosti, a v brezhibni formi in vsa zloščena?

Zasilna zavora? Žal stikalo za gretje

Brž sem se povzpela v vagon in se hlastno sprehodila po notranjščini, ki me je malo spomnila na openski tramvaj, bog mu daj zdravja

in skorajšnjega vstajenja od mrtvih. Klopi so bile lesene, iz lesenih deščic so bile tudi prtljažne poličke nad našimi glavami. Zaslužile bi si, da bi nanje odlagali samo elegantne usnjene kovčke, a ker potniki žal nismo bili obveščeni, s kakšnim sijajnim prevoznim sredstvom bomo brzeli do Caserte, so tam malomarno ležale vsakovrstne bisage, s kakršnimi popotujemo sodobni turisti. Kar srce me je bolelo! Vagon so razsvetljevale ljubke okrogle stropne svetilke, za domačno vzdušje med vožnjo pa poskrbele lične zavesice iz platna.

Mojo pozornost je zbudilo velikansko medeninasto stikalo na steni in radovedno sem se mu približala. Imela sem ga za nekakšno starinsko različico zasilne zavora – morda je čas, da naposled priznam, kako me od vsega v povezavi z vlaki in železnicami najbolj fascinirajo prav te. Skorajda ne morem verjeti, kako močna sila se skriva v tistem majcenem, po navadi rdeče obarvanem kovinskem vzvodu, ki ga lahko potegneš, pa se celotna, večtonska vlakovna kompozicija ustavi. Ustavite svet, rada bi izstopila!

Neskončno nobel se mi je vedno zdelo, kadar sem si ogledovala takšne prizore v filmih, kjer so se s potegom zasilne zavora reševala življenja ali vsaj osvajala srca. Kako romantično! Zdaj je najbrž že jasno, kam pes taco moli: tudi sama že leta, kaj leta, desetletja, gojim skrito željo, da bi nekoč smela potegniti zasilno zavoro na vlaku. Zgolj skopost oziroma pomanjkanje denarja sta me doslej vedno odvrnila od tega. Kar najbrž pomeni samo to, da še nisem našla države oziroma vlaka, kjer bi bila tarifa oziroma globa za poteg zasilne zavora dovolj nizki, da bi si to lahko privoščila ...?

Z zanimanjem sem si ogledovala medeninasto stikalo na opaženi steni muzejskega vlaka. Morda pa je zdaj napočil čas, da si uresničim



Zdi se, da med zaposlenimi v muzeju danes prevladujejo ženske – vodnici na posnetku sta na četrtkovo popoldne sprejeli odpravo italijanskih upokojencev, ki sta jih popeljali na voden ogled.

dolgo tlečo željo? Opazila sem drobni tisk, sploh nisem imela nikakršnih dvomov, da gre za cenik, morda pa bo višina globe objavljena v lirah, potem sem pa sploh na konju, to bo drobiž ... Žal je pisalo tole: »Regolazione del riscaldamento elettrico«. Bilo je torej stikalo za električno gretje, ne pa zasilna zavora. Eh ...

Čakajoč na Campo Marzio in openski tramvaj

Muzejski vlak je razdaljo med Neapljem in Caserto, ki znaša malce več kot štirideset kilometrov, prevozil v slabi uri. Če bi me blagohotna usoda ne nagradila s tem čudovitim časovnim strojem in bi

sedla na navaden vlak, bi na cilj prispela le nekaj minut prej. Prigoda me je spodbudila, da sem se na spletu priklikala do strani, kjer je na voljo iskalnik muzejskih vlakov za vse italijanske pokrajine. Gre za spletno stran Fondazione FS, fundacije, ki upravlja z muzejskimi vlaki na Apeninskem polotoku. Več kot 400 jih je, se pohvalijo, vendar so vsi prenovljeni in prilagojeni sodobnim varnostnim standardom.

In da bo krog sklenjen: taista fundacija, ki prav letos praznuje deseto obletnico ustanovitve, upravlja tudi z dvema železničarskima muzejema v Italiji. Eden je tisti v kraju Portici, kjer se je vse začelo, drugi pa nam je precej bližje: Campo Marzio v Trstu. Rutinska spletna poizvedba pove, da je že od leta 2017 zaprt zaradi prenove. Kar je približno takrat, ko se je ustavil openski tramvaj. Človek bi rekel, da je morda podnebje na severu tisto, ki prej ali slej ugonobi prevozna sredstva na tirih. ■

Na tej prekrasni postaji vlaka ne boste več dočakali, a po Apeninskem polotoku vozi še več kot 400 skrbno obnovljenih muzejskih vlakov.

