

BLIŽA SE ŽELEZNA CESTA

RAZISKOVALNO PODROČJE: ETNOLOGIJA

Raziskovalna naloga

Avtorice: Julija Bevc, Ajda Cizl, Tina Zavec Stojanović

Mentorica: Mirjana Colnarič

Osnovna šola Franceta Prešerna, Žolgarjeva 2, Maribor

Maribor, maj 2021

KAZALO

KAZALO	1
KAZALO SLIK.....	3
1 POVZETEK	5
2 ZAHVALA.....	5
3 UVOD.....	6
3.1 Osnovni namen in cilji raziskovalne naloge	6
3.2 Raziskovalna vprašanja.....	6
3.3 Predvidena nova spoznanja	6
3.4 Rezultati dosedanjih raziskav	7
3.5 Metodologija dela.....	7
4 IZGRADNJA JUŽNE ŽELEZNICE DUNAJ–TRST	9
4.1 Južna železnica na Štajerskem.....	9
4.2 Prvi vlak v Mariboru	13
4.3 Železniški kolodvor v Mariboru in Koroški kolodvor (postaja na Studencih) .	14
4.4 Delavnice Južne železnice ob Koroškem kolodvoru	16
4.5 Zaposleni v delavnicah Južne železnice	18
4.6 Železničarska kolonija.....	19
4.7 Vpliv Južne železnice na razvoj Maribora	24
5 KULTURNA DEDIŠČINA, POVEZANA Z JUŽNO ŽELEZNICO V MARIBORU IN OKOLICI	25
5.1 Nepremična dediščina.....	25
5.1.1 Železniška postaja Maribor	25
5.1.2 Železniška postaja Studenci	27
5.1.3 Železniški most	28
5.1.4 Železniški viadukt v Pesnici pri Mariboru	30
5.1.5 Železniški predor Počehova (Predor v Košakih)	31
5.1.6 Nekdanje delavnice Južne železnice	31
5.2 Premična kulturna dediščina, povezana z Južno železnico.....	46
5.2.1 Maribor – predmeti na prostem	46
5.2.2 Muzeji, ki hranijo premično dediščino, povezano z Južno železnico	48
5.2.3 Pokrajinski arhiv Maribor	54
5.3 Nesnovna kulturna dediščina.....	55

5. 3. 1 Spomini na življenje v železničarski koloniji (ustni vir: Maks Balan).....	55
5. 3. 2 Spomini na poklic železničarja (ustni vir: Mihael Bučar).....	56
5. 3. 3 Spomini na strojevodjo (ustni vir: Nadja Bevc).....	57
5. 3. 4 Spomini na strojevodjo (ustni vir: Marijana Cizl)	58
5. 3. 5 France Prešeren, Od železne ceste, 1845.....	59
6 OHRANJANJE KULTURNE DEDIŠČINE JUŽNE ŽELEZNICE	61
7 ANKETNI VPRAŠALNIK O VOŽNJI Z VLAKOM	63
8 DRUŽBENA ODGOVORNOST	69
9 RAZPRAVA IN INTERPRETACIJA REZULTATOV	69
10 SKLEP	71
11 PRILOGE	72
12 VIRI IN LITERATURA.....	99
12. 1 Literatura.....	99
12. 2 Spletni viri.....	100
12. 3 Ustni viri	101

KAZALO SLIK

Slika 1: Franz Weissenberger, Spomenik Nadvojvodi Janezu, postavljen 1883 v Mestnem parku v Mariboru, od leta 1918 v Pokrajinskem muzeju Maribor	9
Slika 2: Carl Ritter von Ghega, kip v Muzeju Campo Marzio v Trstu.....	10
Slika 3: Jungblut, Pesniški viadukt okoli 1850, akvarel.....	11
Slika 4: Antauer (?), Gradnja železniškega mostu, 1844–1845, risba.....	12
Sliki 5, 6: Gradnja mariborskega železniškega mostu, fotografiji, 1865.....	12
Slika 7: Sepp Tezak, Lokomotiva Ocean, akvarel.....	14
Slika 8: Mariborski kolodvor, po letu 1846.....	15
Slika 9: Mariborski kolodvor, okoli leta 1900.....	16
Slika 10: Mariborski kolodvor, okoli leta 1900.....	16
Slika 11: Delavnice Južne železnice in železničarska kolonija, načrt mesta Maribor okoli leta 1880..	17
Slika 12: Fotografija delavnic državne železnice, pred letom 1903.....	17
Slika 13: Fotografija delavnic državne železnice, okoli leta 1920	18
Slika 14: Delavnice Južne železnice in delavska železničarska kolonija okrog leta 1872,	19
Slika 15: Železničarska stanovanjska kolonija I, zgrajena 1863	20
Slika 16: Železničarska stanovanjska kolonija II, začetek gradnje 1868	20
Slika 17: Šola v železničarski koloniji, 17. 8. 1971	21
Slika 18: Načrti stanovanjske hiše v stari in novi koloniji	23
Slika 19: Razglednica mariborskega kolodvora	26
Slika 20: Razglednica mariborskega kolodvora	26
Slika 21: Fotografija mariborske železniške postaje, pred 1903	26
Sliki 22, 23: Novo kolodvorsko poslopje na dan otvoritve 4. 12. 1955	27
Sliki 24, 25: Mariborski kolodvor, 2021	27
Slika 26: Razglednica z upodobitvijo Koroškega kolodvora v Mariboru	28
Slika 27: Železniška postaja Studenci, 2021	28
Slika 28: Železniška postaja Studenci, 2021	28
Slika 29: Porušen železniški most in porušen glavni most ter zasilni glavni most, 1941	29
Sliki 30, 31: Železniški most v Mariboru, 2020	29
Slike 32, 33, 34: Pesniški viadukt, 2021	30
Slika 35: Železniški predor Počehova, 2021	31
Slika 36: Načrt stavb nekdanjih Južnih železnic, danes Center Maribor, Vleka in tehnika, 2019	32
Sliki 37, 38: Delavnice, Slovenske železnice, Vleka in tehnika, Center Maribor, 2021	32
Sliki 39, 40: Rotunda ali okretnica, 2019	33
Slika 41: Vodna črpalka v železničarskih delavnicah, 2019	33
Slika 42: Parni stroj, 2019	34
Slika 43: Fotografija hiše v železničarski koloniji, Gorkega ulica 30, 1963.....	35
Slika 44: Hiša v železničarski koloniji, Gorkega ulica 30, 2021.....	35
Sliki 45, 46: Hiše v železničarski koloniji, Gorkega ulica, 2021	36
Sliki 47, 48: Hiše v železničarski koloniji, Preradovičeva ulica, 2021	36
Sliki 49, 50: Hiše v železničarski koloniji, Ulica heroja Zidanška, 2021.....	37
Slika 51: Fotografija hiše v železničarski koloniji, Kurilniška ulica 3, 1960.....	37
Slika 52: Hiša v železničarski koloniji, Kurilniška ulica 3, 2021.....	37
Sliki 53, 54: Hiše v železničarski koloniji, Resljeva ulica, 2021	38

Slika 55: Fotografija hiše v železničarski koloniji, Resljeva ulica 3, 1960.....	38
Slika 56: Hiša v železničarski koloniji, Resljeva ulica 3, 2021.....	38
Slika 57: Hiša v železničarski koloniji, Ghegova ulica, 2021	39
Sliki 58, 59: Hiše v železničarski koloniji, Stephensonova ulica, 2021	39
Sliki 60, 61: Hiše v železničarski koloniji, Wattova ulica, 2021.....	40
Slike 62, 63, 64: Hiše v železničarski koloniji, Guličeva ulica, 2021	40
Sliki, 65, 66: Hiše v železničarski koloniji, Teslova ulica, 2021	41
Sliki 67, 68: Hiše v železničarski koloniji, Kollarjeva ulica, 2021	41
Sliki 69, 70: Hiše v železničarski koloniji, Murkova ulica, 2021	42
Sliki 71, 72: Hiše v železničarski koloniji, Pivkova ulica, 2021	42
Slika 73: Šola v železničarski koloniji, 17. 8. 1971	43
Sliki 74, 75: Fasada šole, kjer sta nekoč stala kipa, 2020.....	43
Slika 76: Šola, preurejena v stanovanja, železničarska kolonija, 2020	44
Slika 77: Nekdanja šola v železničarski koloniji in nizka stavba ob njej, 2020.....	44
Sliki 78, 79: Nekdanje otroško zavetišče v železničarski koloniji, 2020	44
Sliki 80, 81: Nizka stavba ob nekdanji šoli v železničarski koloniji, 2020	45
Slika 82: Fotografija Konzuma, 1963	45
Slika 83: Nekdanji Konzum v železničarski koloniji, 2020	45
Sliki 84, 85: Obnovljen vodnjak na Preradovičevi ulici, 2020.....	46
Slike 86, 87, 88: Lokomotiva pred železniško postajo Maribor iz leta 1903, 2021	47
Sliki 89, 90: Parna lokomotiva pred Prometno šolo v Mariboru, 2021	48
Sliki 91, 92: Muzej Južne železnice Šentjur, 2019.....	50
Sliki 93, 94: Muzej Južne železnice Šentjur, 2019.....	50
Slika 95: Najstarejša parna lokomotiva v Sloveniji, serija SB 29, ena najbolj razširjenih lokomotiv Južne železnice, primerna za tovarne in potniške vlake, 1861, Železniški muzej v Ljubljani.....	51
Sliki 96, 97: Lokomotive in signalno-varnostne naprave, Železniški muzej v Ljubljani.....	51
Slika 98: Lokomotiva na razstavi Tehniškega muzeja Dunaj	52
Slika 99: Proga čez prelaz Semmering, razglašena za svetovno kulturno dediščino	53
Slika 100: Muzej Južne železnice v Müzzuschlagu	53
Slike 101, 102, 103: Železniški muzej Campo Marzio Trst.....	54
Slika 104: Maks Balan v železničarski koloniji, 2021	56
Sliki 105, 106: Mihael Bučar, 24 let šef postaje Šentjur, vodja Muzeja Južne železnice v Šentjurju, 2019.....	57
Slika 107, 108: Fotografija strojevodje Jožeta Vodeba in njegove hčerke Nadje Bevc, 2021	58
Slika 109: Franc Muzek v železničarski uniformi, okoli leta 1943–44.....	59
Slika 110: Franc in Marijana Muzek, okoli leta 1963	59
Slika 111: France Prešeren, Pesem od železne ceste, Kmetijske in rokodelske novice, 1845	59
Sliki 112, 113: Zloženka o kulturni dediščini Južne železnice.....	62

1 POVZETEK

V nalogi smo si postavile vprašanja, kdaj je bila zgrajena Južna železnica, kdo jo je dal zgraditi in kakšen je bil njen vpliv na gospodarstvo in življenje ljudi v Mariboru in okolici. Ugotoviti smo želele, kaj nas še danes spominja na Južno železnico, katere stavbe, predmeti in ustno izročilo so se ohranili. Pregledale smo veliko literature, raziskovale spletne strani in zastavile vprašanja mnogim strokovnjakom. Naše delo je potekalo tudi na terenu. Obiskale smo nekdanje železničarske delavnice, železničarsko kolonijo ter poiskale še druge stavbe in predmete na prostem. S pomočjo razgovorov z informatorji smo zbirale ustno izročilo. Obiskale smo muzej Južne železnice v Šentjurju, do katerega smo se peljale z vlakom. S pomočjo raziskovanja smo prišle do odgovorov na zastavljena vprašanja, poleg tega pa smo dobile mnogo drugih informacij. Ugotovile smo, da je v Mariboru in okolici ohranjenih veliko objektov, ulic in predmetov iz časa Južne železnice. Veliko jih je tudi v Italiji in Avstriji. Zanimalo nas je, koliko se danes ljudje vozijo z vlakom.

2 ZAHVALA

Za pomoč, podporo in usmeritve pri raziskovalnem delu se zahvaljujemo mentorici, učiteljici zgodovine. Prav tako se zahvaljujemo učiteljici slovenščine za jezikovni pregled naloge in učiteljici angleščine za pregled in izboljšavo angleških prevodov. Za zanimivo razlago se zahvaljujemo gospodoma Iztoku Lončariču in Mihaelu Bučarju. Naša zahvala velja vsem zaposlenim v muzejih, arhivu in Zavodu za varstvo kulturne dediščine, navedenim v prilogah, ki so odgovorili na naša vprašanja, nam posredovali podatke in slikovno gradivo o Južni železnici ter nam dovolili njihovo objavo. Zahvaljujemo se informatorju gospodu Maksu Balanu ter informatorkama Marijani Cizl in Nadji Bevc. Za pomoč se zahvaljujemo Maruši Bosiljevac in vsem učenkam ter učencem, ki so izpolnili ankete. Nazadnje bi se rade zahvalile tudi staršem za spodbudo in podporo pri izdelavi raziskovalne naloge.

3 UVOD

Ker živimo in se šolamo v bližini železničarske kolonije, ki je nastala po izgradnji Južne železnice skozi naše mesto, smo se odločile, da bomo to temo natančneje raziskale. Na ta način smo pridobile mnogo novega znanja o mariborski zgodovini in o tem delu mesta. Viri o Južni železnici počasi bledijo, zato smo jih želele zbrati čim več. Maribor brez železnice nikoli ne bi bil takšen, kot je danes. Prepričane smo, da se za vsakega mariborskega občana spodobi, da pozna vsaj kanček razgibane mariborske zgodovine.

3.1 Osnovni namen in cilji raziskovalne naloge

Z raziskovalnim delom smo želele zbrati čim več podatkov o izgradnji Južne železnice, o stavbah in predmetih, ki so povezani z njo, in ugotoviti, kakšen je bil njen vpliv na gospodarstvo in življenje ljudi v Mariboru in okolici. Zanimalo nas je, katere ulice in stavbe so se ohranile vse do danes, kako se imenujejo in kakšna je njihova namembnost. Zbrale smo podatke o predmetih, povezanih z Južno železnico, ki jih hranijo v muzejih, ustno izročilo o življenju v železničarski koloniji in o poklicu železničarja in strojevodje. Naš cilj je bil tudi poglobiti znanje o našem mestu in njegovi dediščini.

3.2 Raziskovalna vprašanja

Zastavile smo si naslednja raziskovalna vprašanja:

- Kdaj je bila zgrajena Južna železnica, kje je potekala in kdo jo je dal zgraditi?
- Kako je Južna železnica vplivala na razvoj Maribora?
- Kaj nas še danes spominja na Južno železnico? Katere stavbe in predmeti so to, kje se nahajajo, ali so še v uporabi?
- Ali je katera izmed ulic v železničarski koloniji poimenovana po osebi, ki je povezana z zgodovino železnice?
- Ali naši vrstniki danes še potujejo z vlakom?

3.3 Predvidena nova spoznanja

Preden smo se lotile dela, smo predvidevale, da bomo iz literature in drugih virov izvedele veliko podatkov o Južni železnici in da bomo z raziskovalnim delom na terenu ugotovile, kje se nahajajo pomembne stavbe iz časa Južne železnice, kako so ohranjene in čemu danes

služijo. Prav tako smo predvidevale, da večino predmetov, povezanih z Južno železnico, hranijo v muzejih. Predvidevale smo, da ima gotovo vsaj nekaj ulic imena po ljudeh, povezanih z Južno železnico. Sklepale smo, da se zaradi vožnje z avtomobili in drugimi prevoznimi sredstvi (kolesa, skiroji) naši vrstniki in njihovi družinski člani vse manj vozijo z vlakom ali pa sploh ne.

3. 4 Rezultati dosedanjih raziskav

Ob iskanju in branju literature smo ugotovile, da je o Južni železnici napisanega veliko, vendar je potrebno za pridobivanje informacij pobrskati po več knjigah, saj ni veliko takšnih, ki bi govorile zgolj o naši temi. Našle smo dve knjigi, ki govorita le o Južni železnici (Železna cesta, katalog muzeja Južne železnice Šentjur, Pokrajinski muzej Celje, 2019) oziroma železniškem mostu (Mariborski železniški most, 1846–2016, Razstavni katalog, Univerzitetna knjižnica Maribor, 2016). V bazi Univerzitetne knjižnice Maribor je 292 knjig in člankov o Južni železnici. Leta 1981 je bila napisana tudi raziskovalna naloga z naslovom Južna železnica (Barbara Tašker, Mojca Oblak, Južna železnica, raziskovalna naloga, 1981). Železničarsko kolonijo sta zelo natančno opisala Maja Godina in Tone Petek.

3. 5 Metodologija dela

Naše raziskovanje je potekalo s pomočjo zgodovinske metode, ki temelji na preučevanju preteklosti na nivoju opisovanja in pojasnjevanja. Najprej smo pregledale literaturo v povezavi z Južno železnico in se osredotočile na območje Maribora. Ogledale smo si spletne strani muzejev in Register kulturne dediščine Ministrstva za kulturo, v katerem smo našle dragocene podatke. Večino raziskovalnega dela smo opravile na terenu, saj smo si ogledale ohranjene stavbe, povezane z Južno železnico (glavni kolodvor, lokomotivo pred kolodvorom, železniški most, železničarske delavnice, železničarsko kolonijo s stavbami in ulicami, postajo Studenci, lokomotivo pred Prometno šolo, košaški tunel, lokacijo nekdanjega pesniškega viadukta) in obiskale Muzej Južne železnice v Šentjurju. Po delavnicah nas je prijazno vodil gospod Iztok Lončarič, po muzeju v Šentjurju pa njegov vodja gospod Mihael Bučar. Posnele smo tudi lastne fotografije. Ker si drugih muzejev zaradi epidemije nismo mogle ogledati, smo vzpostavile kontakte preko elektronske pošte in jim posredovale vprašanja. Dobile smo odgovore iz vseh sedmih muzejev v Sloveniji, Avstriji in Italiji in iz Pokrajinskega arhiva Maribor ter iz Zavoda za varstvo kulturne dediščine v Mariboru. Opravile smo štiri intervjuje z informatorji, ki so nam predstavili življenje v železničarski

koloniji in poklic železničarja ter strojevodje. Ob koncu raziskovanja se nam je utrnila ideja, da bi lahko dediščino Južne železnice pomagale ohranjati s pomočjo vodstev po koloniji.

4 IZGRADNJA JUŽNE ŽELEZNICE DUNAJ–TRST

Zgodovina izgradnje železniških povezav se je v Evropi začela že v prvi tretjini 19. stoletja. Do takrat so ljudje potovali peš, s konji in konjskimi vpregami. Leta 1825 so v Angliji zgradili prvo železnico na relaciji Stockon–Darlington v dolžini 12 km. Za vlečno silo so poleg konj uporabili tudi parno lokomotivo.¹

4.1 Južna železnica na Štajerskem

Ozemlje današnje Slovenije je v 19. stoletju, vse do leta 1867, spadalo v Avstrijsko cesarstvo, nato pa do leta 1918 v Avstro-Ogrsko monarhijo.² Maribor je spadal v deželo Štajersko, katere glavno mesto je bil Gradec. Na razvoj Štajerske je v 19. stoletju močno vplival nadvojvoda Janez Habsburški-Lotarinški. Leta 1815 in 1816 je obiskal Anglijo in se zelo navdušil nad industrijsko revolucijo. Zelo je bil navdušen tudi nad bodočim prevozom po železnici. Poslal je pismo na Štajersko, v katerem je oznanil, da prihaja čas, da uvedejo železnico in s tem zmanjšajo stroške prometa. Njegova želja se je kmalu uresničila.³



Slika 1: Franz Weissenberger, Spomenik Nadvojvodi Janezu, postavljen 1883 v Mestnem parku v Mariboru, od leta 1918 v Pokrajinskem muzeju Maribor
(vir: Pokrajinski muzej Maribor)

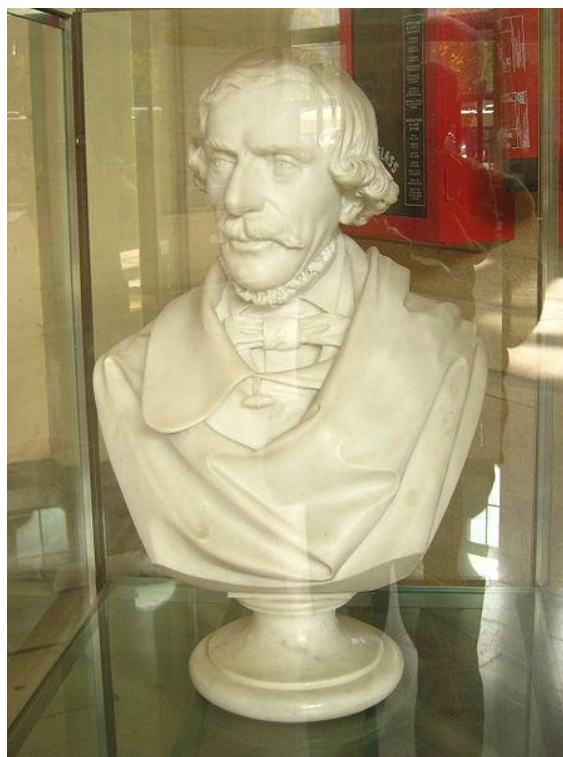
¹ Darja Jan, Mihael Bučar, Železna cesta, Katalog muzeja Južne železnice Šentjur, Muzej novejšje zgodovine Celje, 2016, str. 2.

² Enciklopedija Slovenije, št. 1, str. 152.

³ Valentina Varl, Dušan Tomažič, Sašo Radovanovič, Mariborske in druge zgodbe, Založba Kapital, 1997, str. 91.

Leta 1829 so pričeli z načrtovanjem železniške proge, imenovane Južna železnica. Dovoljenje za izgradnjo proge je leta 1835 pridobil Simon Georg Sina.⁴ Leta 1836 so izdelali načrt za gradnjo proge na trasi Galicija–Dunaj–Jadransko morje. Dunajska vlada je poslala gradbene strokovnjake in vojaške čete na pregled terena v kraje, kjer naj bi potekala železniška proga. Leta 1837 so sprejeli zakon o gradnji proge Dunaj–Trst, ki je dobila leta 1841 uradno ime Južna državna železnica (Kaiserlich-königliche Südliche Staatsbahn).⁵

Med letoma 1838 in 1842 je potekalo trasiranje proge od Gradca do Celja pod vodstvom Carla von Ghege in inženirja Theodorja Blumfelda.⁶ Leta 1843 se je začela gradnja povezave Gradec–Celje. Gradnja proge je potekala v več etapah, saj je bil teren zelo zahteven. Za nas je pomembna četrta etapa, ki so jo gradili leta 1846 in je potekala od Gradca do Celja. Na slovenskem ozemlju so jo začeli graditi v Šentilju.⁷ Za to progo so imeli dve možnosti. Da bi šla skozi Šentilj in vse do Ptuja, kjer bi zgradili most čez Dravo in potem naprej do Celja, ali pa bi šla skozi Maribor. Odločili so se za Maribor, saj je bila ta pot krajša. Prva varianta je bila možna, saj je bil Ptuj prej večje in pomembnejše mesto kot Maribor.⁸



Slika 2: Carl Ritter von Ghega, kip v Muzeju Campo Marzio v Trstu
(vir: Muzeju Campo Marzio v Trstu)

⁴ Mariborski železniški most, 1846-1866-2016, Univerzitetna knjižnica Maribor, 2016, str. 5.

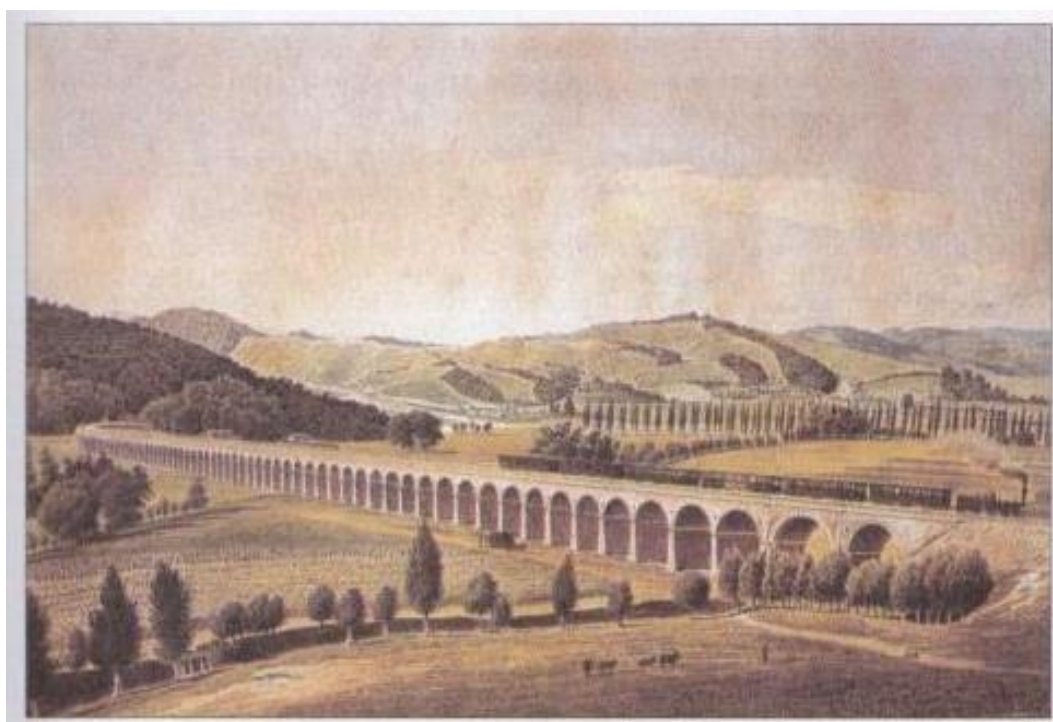
⁵ Jan, Bučar, 2016, str. 2.

⁶ Mariborski železniški most, 2016, str. 5.

⁷ Jan, Bučar, 2016, str. 3.

⁸ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 91.

Ko so z gradnjo prišli do Šentilja, so se že pokazale težave. Ena izmed težjih nalog je bila zgraditi opečnati viadukt v Pesnici.⁹ Da je bil viadukt zgrajen prav tam, je »kriv« nadvojvoda Janez. Zahteval je, da železnica pelje skozi Pesnico, saj mu je bil ta kraj ljub zaradi vinogradništva.¹⁰ Viadukt je bil zgrajen pod nadzorom Carla von Ghege.¹¹ Težave jim je delala reka Pesnica, ki je močno poplavljala in za seboj puščala blato. Prav zaradi tega so morali zgraditi viadukt. Stal je na 66 stebrih in 64 obokih. Zgrajen je bil iz 2,8 milijona opek. Viadukt je bil dolg 649 m in visok kar 21 m.¹² Na viaduktu sta stali dve čuvajnici, iz katerih se je lepo videlo na Košaški vrh.¹³ To je bil najdaljši objekt na trasi Južne železnice.¹⁴ Odprt in pripravljen za prečkanje je bil viadukt 2. 6. 1846, kot prva ga je prečkala lokomotiva Straßengl.¹⁵



Slika 3: Jungblut, Pesniški viadukt okoli 1850, akvarel
(vir: R. G. Puff, Maribor, 1999, str. 79)

⁹ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 92.

¹⁰ Blaž Šabeder, Najdaljši viadukt na svetu pod zemljo, v: Mali simpozij, Pokrajinski muzej Maribor, 2016, str. 37.

¹¹ Barbara Mastnak, Pozabljeni viadukt pri Mariboru, hoteli so ga kar porušiti, 2018, dostopno na mariborinfo.com, <https://mariborinfo.com/novica/lokalno/pozabljeni-viadukt-pri-mariboru-hoteli-so-ga-kar-porusiti/178109> (11. 1. 2021)

¹² Šabeder, 2016, str. 37.

¹³ Gustav Rudolf Puff, Maribor, njegova okolica, prebivalci in zgodovina, Založba Obzorja Maribor, 1999 (1846), str. 80.

¹⁴ Šabeder, 2016, str. 37.

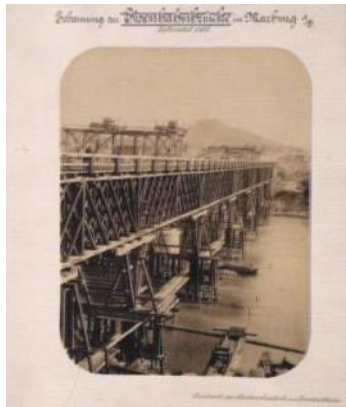
¹⁵ Mastnak, 2018.

Ko so bili z gradnjo že zelo blizu Maribora, so morali izkopati še tunel pri Košakih. Tunel je bil dolg 462 m. Do izgradnje tunela na Semmeringu je bil ta tunel najdaljši, kar so jih zgradili na relaciji Dunaj–Trst.¹⁶ Tunel so gradili dve leti in dva meseca. Pri gradnji je sodelovalo kar 600 delavcev.¹⁷

In končno so z gradnjo prišli do Maribora, kjer je bila največja ovira reka Drava. Zaradi gradnje so morali spremeniti tok reke. Z gradnjo mostu čez Dravo so začeli 1. junija 1844 na vzhodnem obrobju Maribora, kjer je bila reka široka 190 metrov. Temeljni kamen so položili 1. marca 1845. Načrt za most je izdelal Carl Ghega. 209 metrov dolg most je gradilo 200 delavcev celih 13 mesecev. Zgradili so dvotirni leseni most na kamnitem podporniku. Most je bil končan 4. aprila 1846, le dva dni kasneje pa so mu odstranili podpornike, pri čemer je bil navzoč tudi Carl Ghega.¹⁸ Gradnja tega odseka je zelo natančno prikazana v Muzeju Južne železnice v Šentjurju, ki smo ga tudi obiskale. Dvajset let po dokončanju del so leseni železniški most zaradi dotrajanosti zamenjali s tritirnim jeklenim mostom, ki ga je načrtoval inženir Etzl. Most so gradili tako, da prometa niso ustavili. Po obremenilnih preizkusih so ga 16. februarja 1866 predali v uporabo.¹⁹



Slika 4: Antauer (?), Gradnja železniškega mostu, 1844–1845, risba (vir: Pokrajinski muzej Maribor)



Sliki 5, 6: Gradnja mariborskega železniškega mostu, fotografiji, 1865 (vir: Pokrajinski muzej Maribor)

¹⁶ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 92.

¹⁷ Puff, Maribor, 1999, str. 80.

¹⁸ Mariborski železniški most, 2016, str. 5.

¹⁹ Mariborski železniški most, 2016, str. 6.

S peto etapo so progo podaljšali do Ljubljane, sedma, tudi zadnja etapa, pa je progo podaljšala še do Trsta. Vmes so zgradili še zelo zahtevno šesto etapo čez prelaz Semmering v Avstriji.²⁰

577,2 km dolga dvotirna železniška proga Dunaj–Gradec–Maribor–Celje–Ljubljana–Sežana–Trst, je bila dokončana leta 1857. Po slovenskem ozemlju je potekalo 288,8 km proge.²¹ Avstrijski cesar Franc Jožef in njegova žena Sissy sta se na otvoritev celotne proge med Dunajem in Trstom leta 1857 pripeljala z vlakom, ki ga je vlekla lokomotiva Capo d'Istria.²²

Maribor je postal pomembno železniško križišče, saj so leta 1863 zgradili še eno železniško povezavo, ki je vodila od Maribora do Celovca.²³ Po drugi svetovni vojni se je železniško omrežje zrušilo. Brez prog so ostale kar 4 države. Ena iz med prog, ki se je zrušila, je bila povezava Maribor–Prevalje.²⁴

4. 2 Prvi vlak v Mariboru

Prvo lokomotivo z imenom Rocket je leta 1829 skonstruiral George Stephenson, dosegla je lahko hitrost do 40 km na uro.²⁵ Prvi vlak iz Gradca v Maribor in naprej v Celje sta 2. junija 1846 pripeljali lokomotivi Aussee in Drau.²⁶ Takrat je bila uradno odprta železniška proga od Gradca do Celja. Že aprila tega leta je prva lokomotiva z imenom OCEAN, to je bila parna lokomotiva, ki je bila sestavljena v Celju, opravila poskusno vožnjo iz Celja v Maribor in nazaj, za kar je potrebovala 2 uri in 45 minut.²⁷ Kot nam je povedal gospod Miha Nagode iz Železniškega muzeja v Ljubljani, so lokomotivo Ocean, poleg enajstih drugih, naročili v Ameriki v tovarni lokomotiv Norris v Filadelfiji. Te lokomotive so v New Yorku naložili na parnik in prepeljali v Trst. Proga do Trsta takrat še ni bila dograjena in je segala od Dunaja do Celja (razen čez Semmering), zato so jih v Trstu naložili na vozove s konjsko vprego in jih pripeljali v Celje, kjer so jih sestavili in predali v obratovanje.²⁸

²⁰ Jan, Bučar, 2016, str. 3.

²¹ Prav tam.

²² Prav tam.

²³ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 93.

²⁴ Enciklopedija Slovenije, 1987, str. 364.

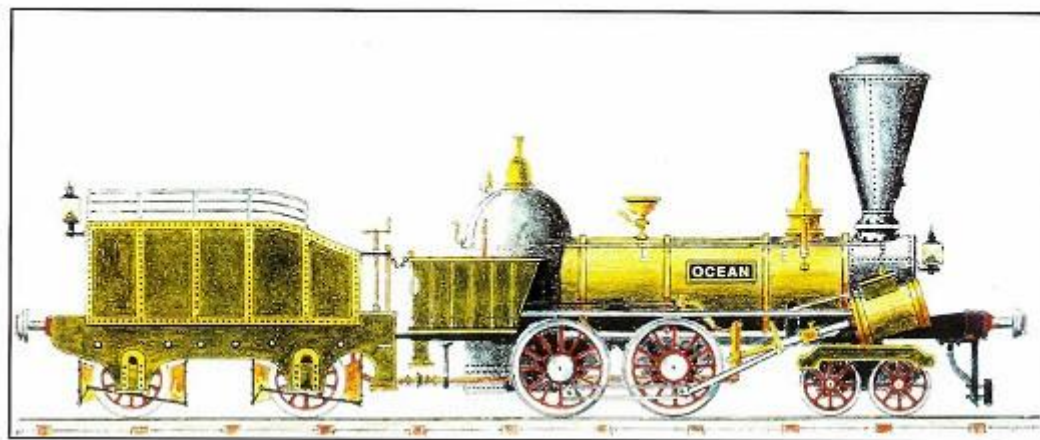
²⁵ Jan, Bučar, 2016, str. 2.

²⁶ Jan, Bučar, 2016, str. 3.

²⁷ Gabriela Kolbič, Prva lokomotiva Ocean in Carl Ritter von Ghega, Kamra, Digitalizirana dediščina slovenskih pokrajin, dostopno na: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/prva-lokomotiva-ocean.html> (10. 12. 2020)

²⁸ Glej prilogo 5.

Že dva tedna po svečani otvoritvi proge se je po njej peljal lavantinski škof Anton Martin Slomšek.²⁹



Slika 7: Sepp Tezak, Lokomotiva Ocean, akvarel
(vir: <https://www.kamra.si/mm-elementi/item/lokomotiva-ocean-st-331.html>)

4.3 Železniški kolodvor v Mariboru in Koroški kolodvor (postaja na Studencih)

Iz koledarja za leto 1896 o družbi Južne železnice izvemo, da se je železniški kolodvor imenoval *Station Marburg – Südbahnhof* (Postaja Južne železnice Maribor), njegov šef pa je bil takrat Franz Spaček. Druga železniška postaja je bila ob progi proti Koroški in se je imenovala *Station Marburg – Kärntnerbahnhof* (Koroški kolodvor Maribor), njen šef je bil August Gerstlauer. Odprli so jo leta 1870, vendar ni imela stavbe, tako da so ljudje morali čakati na vlak na prostem. Tudi delavnice Južne železnice – *Südbahnwerkstätten* so imele svojega šefa. To je bil inšpektor Ferdinand Kalus. Svojega šefa pa je imela tudi kurilnica Južne železnice – *Heizhaus*. To je bil Raimund Vessel.³⁰

²⁹ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 93.

³⁰ Te podatke nam je posredoval gospod Oskar Habjanič iz Pokrajinskega muzeja Maribor. Glej prilogo 2.



Slika 8: Mariborski kolodvor, po letu 1846
(vir: PAM, fond Zavod za urbanizem Maribor, TE 1-65)

Kako se je povečal promet na Južni železnici v petdesetih letih njenega obratovanja, lahko razberemo iz zanimivih zapisov v mariborskem koledarju, kjer je leta 1906 neznani avtor A. M. v svojih spominih na Maribor v 19. stoletju zapisal: *»Naše mesto ob Dravi se je v zadnjih petdesetih letih spremenilo bolj kot prej v stoletjih. Le redki še živijo, ki se spominjajo Maribora v 50. letih 19. stoletja. ... Kdor je prišel s poštnim vlakom iz Gradca, ki je vozil le dvakrat dnevno, je lahko na kolodvoru videl leseno lopo, v kateri so bili parkirani poštni vozovi, namenjeni naprej na Koroško. Ob enajstih zvečer so te rumene pošasti ropotale skozi mesto. En vlečni voz z eno do tremi prikolicami je zagotavljal ves promet s sosednjo deželo. Danes pet vlakov dnevno omogoča prevoz številnim potnikom proti zahodu. Kdor je poleti stopil s kolodvora na prosto, je pred seboj videl zibajoča se koruzna polja. Prva hiša v smeri proti središču mesta je bila pritlična gostilna »Pri zelenem drevesu« (danes gostilna »Mestni Meran«). Nato je sledila na pol v zemlji skrita hiška mariborskih pekov, kjer je debeli Kager Rani prodajal izdelke pekovskega ceha.«³¹*

³¹ Te podatke nam je posredoval gospod Oskar Habjanič iz Pokrajinskega muzeja Maribor. Glej prilogo 2.



Slika 9: Mariborski kolodvor, okoli leta 1900
(vir: PAM, SI_PAM_1702_001_006_001-00037)



Slika 10: Mariborski kolodvor, okoli leta 1900
(vir: PAM, Zbirka fotografij in razglednic, inv. 11644)

4.4 Delavnice Južne železnice ob Koroškem kolodvoru

Ker je Maribor ležal približno na sredini poti med Dunajem in Trstom, se je odbor družbe Južnih železnic odločil, da bodo v Mariboru zgradili delavnice za popravilo vozil.³² Za gradnjo so izbrali desni breg reke Drave, na Studencih v Mariboru, ob progi proti Koroški. Z izgradnjo delavnic Južne železnice so začeli leta 1861. Obratovanje se je začelo 9. marca 1863, njihovo polno obratovanje pa leta 1865.³³

Delavnice so bile opremljene z najsodobnejšimi stroji za popravilo vlakov, zato so bile potrebe po usposobljenih delavcih zelo velike. Ker v Mariboru ni bilo dovolj usposobljenih delavcev, so vodilni v Južnih železnicah pripeljali nemško govoreče delavce iz različnih krajev Avstrijske monarhije.³⁴

Obseg vseh pokritih objektov je meril 32.746 m², obseg celotnega objekta pa 84.470 m². V delavnicah so imeli 46 lokomotivnih stojišč ter 250 vozovnih stojišč. Skladišče lesa so dobili šele leta 1873, žago s strojnico pa komaj leta 1879. 268 obdelovalnih strojev je delovalo na pogon preko transmisij, ki jih je poganjalo 5 parnih strojev. Imeli so tudi električne agregate za razsvetljavo, ki so imeli 48 kw.³⁵

³² Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 94.

³³ Nina Gostenčnik, TVT Boris Kidrič Maribor 1863, Pokrajinski arhiv Maribor, 2019, str. 10. Dostopno na: https://issuu.com/arhivmaribor/docs/tvt_maribor_katalog_splet_small (1. 2. 2021)

³⁴ Tone Petek, Železničarska kolonija na Studencih, v: Objave 1, Pokrajinski muzej Maribor, 1995, str. 24.

³⁵ Gostenčnik, 2016, str. 10.



Slika 11: Delavnice Južne železnice in železničarska kolonija, načrt mesta Maribor okoli leta 1880

(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00002-029)

Vse do prve svetovne vojne se je nadaljevalo vzdrževanje in popravljanje železniških vozil. Uprava je med vojno na delavniškem zemljišču zgradila delavnico za popravilo letal, ki jo je leta 1919 Uprava Južne železnice spremenila v delavnico za popravilo potniških vozov.³⁶



Slika 12: Fotografija delavnic državne železnice, pred letom 1903

(vir: PAM, SI_PAM_1702_001_006_001-00069)

³⁶ Prav tam.



Slika 13: Fotografija delavnic državne železnice, okoli leta 1920
(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00002-003)

4.5 Zaposleni v delavnicah Južne železnice

Leta 1880 se je število delavcev v delavnicah povečalo z nekaj 100 na 1070, okoli leta 1900 pa jih je bilo že okoli 1230. Med zaposlenimi so bili uradniki, njihovi pomočniki, sluge in kvalificirani delavci.³⁷

Da je moški železničar, so ugotovili zaradi njegovega videza. Oblečeno je imel modro železničarsko uniformo. Kako dolgo so delali, je bilo odvisno od letnega časa. Poleti so delali od šestih zjutraj do štirinajste ure, pozimi pa do šestnajste ure. Zaradi takega dela tudi mesečni dohodek ni bil vsak mesec enak. Uradniki so dobivali višje plače kot delavci.³⁸

V drugi polovici 19. stoletja je bil poklic, povezan z železnico, zelo cenjen, saj so delavci imeli redno zaposlitev in plačo. Uradniško in lokomotivsko osebje je bilo v tem času zelo lepo oblečeno. Strojevodje so nosili frake, na glavi pa klobuke – cilindre. Železničarske uniforme so se skozi čas spreminjale. Vse do osamosvojitve Slovenije leta 1991 je prevladovala temno modra barva uniform.³⁹

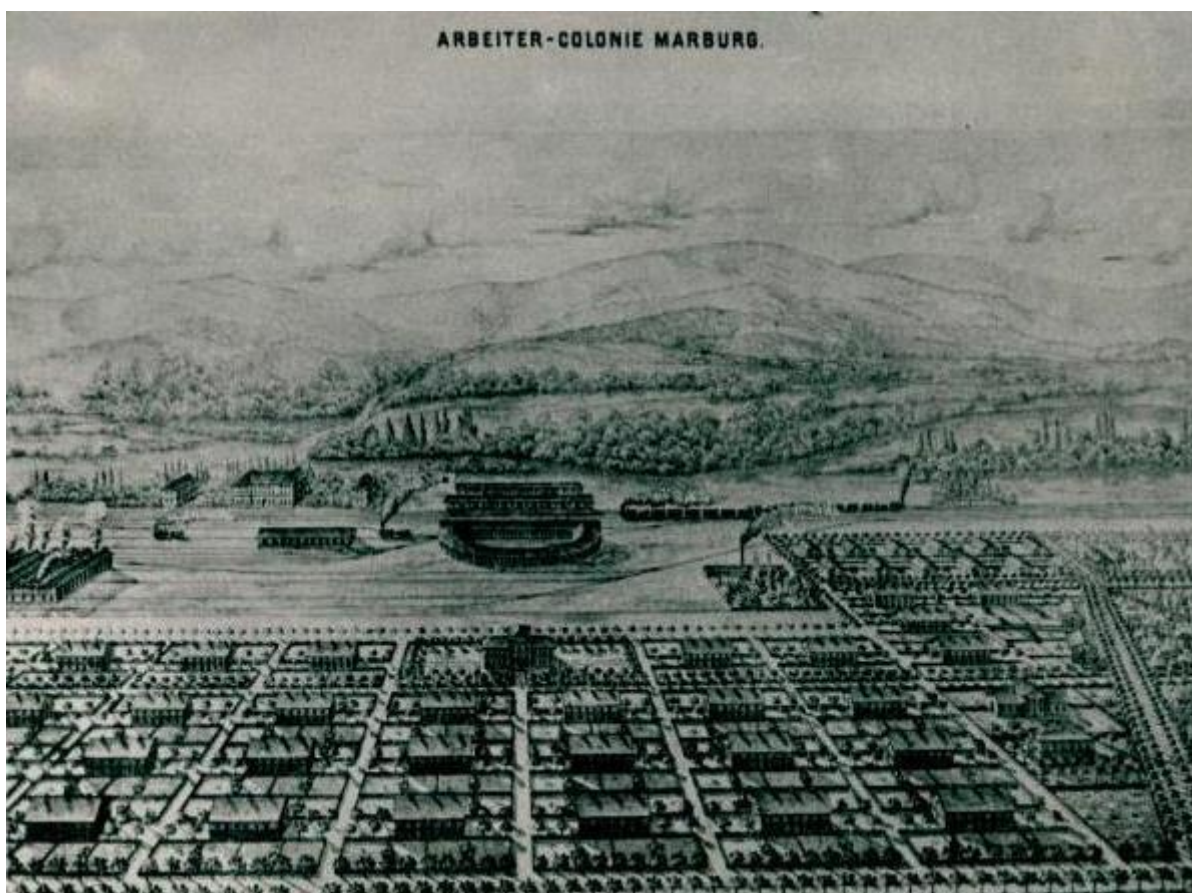
³⁷ Petek, 1995, str. 24.

³⁸ Irena Krajnc Horvat, Kolonija nekoč, v: Mestna četrt Magdalena, Glasilo št. 3, junij 2000, str. 23.

³⁹ Besedilo razstave na prostem »Prvi vlak« na Vetrinjski ulici v Mariboru. (Ogled: 2019) Glej tudi prilogo 4.

4.6 Železničarska kolonija

V Mariboru je bilo v času izgradnje delavnic Južne železnice 12.000 prebivalcev. Za delavce, zaposlene v delavnicah, so zgradili stanovanjsko naselje, ki ga imenujemo železničarska kolonija.⁴⁰ Leta 1863 so zgradili 12 stanovanjskih hiš, v katerih je bilo 48 stanovanj. Stanovalci hiš niso smeli spreminjati pod nobenim pogojem, saj so bile last družbe. Temu delu kolonije se je reklo »Stara kolonija«. Nahaja se ob železniški progi. Kmalu pa je kolonija postala pretesna in so jo morali razširiti. Nastala je »Nova kolonija«, ki je bila zgrajena leta 1868. Dogradili so še 28 hiš z 254 stanovanji. Hiše so bile označene z rimskimi številkami.⁴¹



Slika 14: Delavnice Južne železnice in delavska železničarska kolonija okrog leta 1872, reprodukcija litografije (vir: PAM, Zbirka albumov, fotografij in razglednic)

⁴⁰ Petek, 1995, str. 24.

⁴¹ Maja Godina, Iz mariborskih predmestij, O življenju in kulturi mariborskih delavcev v letih 1919 do 1941, Založba Obzorja Maribor, 1992, str. 41.



Slika 15: Železničarska stanovanjska kolonija I, zgrajena 1863
(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00002-004)



Slika 16: Železničarska stanovanjska kolonija II, začetek gradnje 1868
(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00002-009)

Leta 1871 so zgradili tudi otroško zavetišče pri Svetem Jožefu (St. Josef Kinder Asyl) oziroma vrtec za varovanje otrok svojih delavcev. Stavba je bila enonadstropna, zgrajena iz rdeče opeke in je imela veliko igrišče in vrt. V pritličju sta bili dve igralni sobi, kuhinja in sanitarije. Nadstropje je pripadalo nunam. Zraven njihovih prostorov je bila še kapela.⁴²

Leta 1873 so za delavske otroke zgradili tudi šolo. Prav ta stavba je bila najvišja zgradba v koloniji. Šola je bila grajena iz rdeče opeke.⁴³ Tudi šola je imela svoj vrt.⁴⁴

⁴² Krajnc Horvat, 2000, str. 20.

⁴³ Marjeta Ciglenečki, Železničarska kolonija – Likovna umetnost v prostoru mesta Maribor, 2014, dostopno na mariborart.si: <http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/zeleznicarska-kolonija> (3. 1. 2021)

⁴⁴ Krajnc Horvat, 2000, str. 20.



Slika 17: Šola v železničarski koloniji, 17. 8. 1971
(vir: PAM, fond Zavod za urbanizem Maribor)

Leta 1874 je bila zgrajena trgovina »konzum«, v kateri so delavci lahko kupovali vse, kar so potrebovali za svoje življenje.⁴⁵ Vsi delavci in upokojenci so lahko tam kupovali po znižanih cenah. Niso rabili plačevati z denarjem. Vsak je imel svojo knjižico, v katero so vpisovali stroške. Znesek so jim odtegovali od plače.⁴⁶

Pomembna je bila tudi izgradnja vodnjakov v naselju, iz katerih so se prebivalci oskrbovali s pitno vodo. V stari koloniji so bili štirje, v novem delu pa osem.⁴⁷ Le v konzum je bila voda napeljana direktno. Lega vseh vodnjakov v kolonijah je bila taka, da so bili vsem prebivalcem hitro dostopni.⁴⁸ V naselju je bilo pet korit, v katera so črpali vodo iz reke Drave. To vodo so uporabljali za zalivanje vrtov in pranje perila. V naselju so za delavce zgradili tudi javno kopališče.⁴⁹

V koloniji so živeli tudi uradniki, ki so stanovali v večnadstropnih hišah. Železničarji in drugi delavci, ki so bili zaposleni na železnici, so živeli v skromnejših in cenejših hišah. Vse hiše so si bile zelo podobne. Tako zaradi načina gradnje kot enakih rdečih fasad. Takoj se je vedelo, da v njih živijo železničarji.⁵⁰

⁴⁵ Petek, 1995, str. 25.

⁴⁶ Jernej Tomec, Življenje v železničarski koloniji nekoč, v: Mestna četrt Magdalena, Glasilo št. 3, 2000, str. 23.

⁴⁷ Petek, 1995, str. 26.

⁴⁸ Krajnc Horvat, 2000, str. 20.

⁴⁹ Petek, 1995, str. 36.

⁵⁰ Tomec, 2000, str. 23.

“Mariborsko železničarsko kolonijo je projektiral dunajski arhitekt Gustav Wilhelm Flattich (r. 1826, u. 1900), sicer gradbeni direktor Družbe za Južno železnico (*Südbahngesellschaft*). Flattich je avtor precejšnjega števila zgradb ob Južni železnici; najznamenitejši sta Južni kolodvor na Dunaju (1873), ki je bil porušen med drugo svetovno vojno, in še vedno obstoječi kolodvor v Trstu (1878). Njegovo delo so tudi dvonadstropne stavbe z najemniškimi stanovanji za železničarje v XXII. dunajskem okraju Meidling (1870). Dolge stavbe z opečnimi pročelji in zobčastimi venci se nizajo ob ulici in so oblikovno nadvse sorodne hišam v mariborski železničarski koloniji.”⁵¹

Hiše v mariborski železničarski koloniji so bile sezidane po dveh načrtih:

a) Načrt stanovanjske hiše v stari koloniji:

- pritlična s podstrešjem, zidana iz opeke, ima siv omet in dvokapno streho, v notranjosti so kuhinja, dve sobi in klet;
- hiša je grajena simetrično in zrcalno;
- v vsaki polovici so 4 stanovanja, ki merijo približno 50 m²;
- hiše so vzporedne in potekajo od vzhoda proti zahodu;
- na južni in severni strani ima hiša vhod in dostop do stanovanj;
- vsakemu stanovanju pripada 180 m² vrta in drvarnica.⁵²

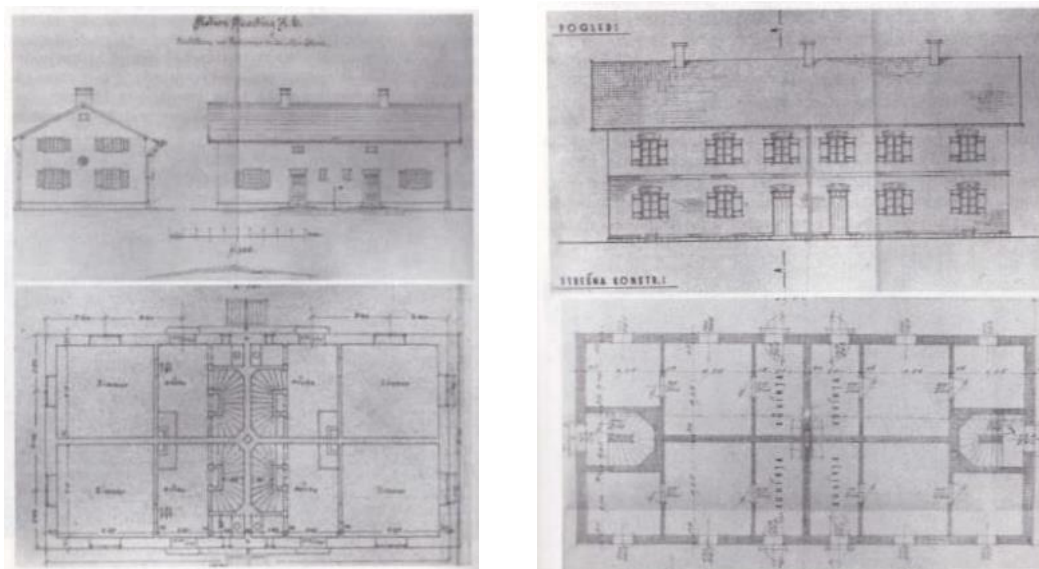
b) Načrt stanovanjske hiše v novi koloniji:

- enonadstropna, zidana iz klinker opeke v pritličju, v prvem nadstropju pa sivi omet, ima dvokapno streho, v notranjosti so kuhinja, dve sobi in klet;
- hiša je grajena simetrično in zrcalno;
- v vsaki polovici so 4 stanovanja, ki merijo približno 70 m²;
- hiše so vzporedne in potekajo od vzhoda proti zahodu;
- na južni in severni strani ima hiša vhod in dostop do stanovanj;
- vsakemu stanovanju pripada 200 m² vrta in drvarnica.⁵³

⁵¹ Ciglencečki, 2014, spletni vir.

⁵² Godina, 1992, str. 41, 42; Petek, 1995, str. 25.

⁵³ Godina, 1992, str. 41, 42; Petek, 1995, str. 26.



Slika 18: Načrti stanovanjske hiše v stari in novi koloniji
(vir: M. Godina, Iz mariborskih predmestij, 1992, str. 41, 42)

Ko sta bili zgrajeni obe koloniji, je imela Družba Južnih železnic 304 stanovanja. Po izgradnji je v njih živelo 1600 ljudi. Število hiš se skozi obdobja ni spreminjalo.⁵⁴ Zunaj so imeli suha stranišča. Do druge svetovne vojne so zunaj ob hiši vzrejali zajce, prašiče in kokoši. Zaradi tega so imeli težave z mišmi, podganami in stenicami. Prostore so razsvetljevali s karbidovkami, ker so karbid dobili brezplačno v delavnicah. Petroleja niso kupovali, ker je bil predrag. Električna napeljava je bila uvedena po drugi svetovni vojni. Najprej samo v kuhinje, potem pa še v ostale prostore.⁵⁵

Železničarji so za tiste čase imeli izredno majhne družine. Imeli so le do štiri otroke. Na železnici so delali le moški, ženske pa so bile po navadi doma gospodinje. Nekatere so delale kot trgovske pomočnice.⁵⁶

Kolonija je imela tudi pestro kulturno in družabno življenje. Delavnice so imele svojo knjižnico, godbo na pihala ter moški in ženski pevski zbor. Prav tako so imeli organizirano svojo prostovoljno gasilsko četo.⁵⁷

⁵⁴ Petek, 1995, str. 26

⁵⁵ Petek, 1995, str. 30.

⁵⁶ Tomec, 2000, str. 23.

⁵⁷ Petek, 1995, str. 36.

4. 7 Vpliv Južne železnice na razvoj Maribora

Preden je v Maribor pripeljala železnica, so se ljudje ukvarjali s poljedelstvom, vinogradništvom, trgovino, gostinstvom in prevozništvom.⁵⁸ Maribor je imel le 4168 prebivalcev.⁵⁹ A gradnja Južne železnice je zelo vplivala na razvoj mest ob progi, tudi na Maribor. Železnica je v Mariboru pospešila gradnjo hiš med mestnim središčem in glavno železniško postajo. Ta je takrat stala na nepozidanem obrobju mesta. Med mestnim središčem in postajo so zgrajene hiše postale poslovni centri mesta.⁶⁰ Ker se je glavni železniški kolodvor nahajal v takratnem Graškem predmestju, se je težišče gospodarstva iz starega dela mesta preselilo tja. Ulica, ki je vodila od mariborskega gradu do kolodvora, je postala ena najlepših mestnih ulic. Maribor je zaradi železnice začel hitro rasti. Že leta 1869 je imel 16.006 prebivalcev, leta 1900 pa 31.337. Po izgradnji železnice je postal pomembno prometno središče.⁶¹

Kot nam je povedal mag. Oskar Habjanič iz Pokrajinskega muzeja Maribor, je Maribor že pred izgradnjo proge veljal za drugo največje mesto takratne Štajerske. Bil je upravni in finančni sedež tako imenovane Mariborske kresije, ki je zajemala širše območje Maribora. Na gospodarski razvoj pa je ob sami železnici zelo pripomogla še lega mesta z bogatim zaledjem, Pohorjem, ki je omogočilo razvoj lesarskih in steklarskih obratov, ter reko Dravo, po kateri so tovorili surovine vse do Beograda v današnji Srbiji. Železniška povezava je omogočila podjetnikom iz Maribora in okolice, da so lažje dosegli tuje trge. Tako je že v drugi polovici 19. stoletja steklar Benedikt Vivat svoje izdelke izvažal na Bližnji vzhod, v Egipt in Turčijo, v 60. in 70. letih 19. stoletja je svoje izdelke na Bližnji vzhod izvažal tudi Anton Kleinschuster, ki je bil prepoznan v čevljarški industriji.⁶²

V mestu se je še dodatno razvila obrt, povečalo se je število tovarn po vsem mestu, še posebej ob kolodvoru in v Melju.⁶³ Zaradi vsesplošnega razvoja mesta se je v drugi polovici 19. stoletja razmahnilo tudi društveno in kulturno življenje. Leta 1846, ko je v Maribor pripeljal prvi vlak, je v Viteški dvorani mariborskega gradu imel klavirski koncert veliki virtuoz Franc Liszt.⁶⁴

⁵⁸ Petek, 1995, str. 23.

⁵⁹ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 92.

⁶⁰ Enciklopedija Slovenije, 1987, str. 363.

⁶¹ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 92, 93.

⁶² Glej prilogo 2.

⁶³ Varl, Tomažič, Radovanovič, 1997, str. 94.

⁶⁴ Oskar Habjanič, Baron Heinrich Eduard Josef Lannoy (1787–1853), gostitelj Franza Liszta, v: Franz Liszt, mala evropska turneja, Pokrajinski muzej Maribor, 2016, str. 2.

5 KULTURNA DEDIŠČINA, POVEZANA Z JUŽNO ŽELEZNICO V MARIBORU IN OKOLICI

V četrtem razredu osnovne šole smo se naučili, katere vrste dediščine poznamo. V petem smo znanje razširili in se naučili, kako dediščino delimo. V šestem razredu smo še posebej obravnavali kulturno dediščino. Delimo jo na nepremično, premično in nesnovno. V okviru našega raziskovalnega dela smo skušale ugotoviti, kaj nas danes še spominja na Južno železnico in katere vrste kulturna dediščina je to. Razdelile smo jo v tri skupine.

5.1 Nepremična dediščina

“Nepremična dediščina so nepremičnine ali njihovi deli z vrednotami dediščine. Sestavljajo jo zvrsti: arheološka najdišča, stavbe, parki in vrtovi, spominski objekti in kraji, drugi objekti in naprave, naselja in njihovi deli ter kulturna krajina.”⁶⁵

V okviru terenskega dela smo ugotovile, katere stavbe, ki so povezane z Južno železnico, so se na območju Maribora in okolice ohranile do danes, v kakšnem stanju so in čemu danes služijo. Za nepremično kulturno dediščino skrbi Zavod za varstvo kulturne dediščine. Gospa Eva Sapač in gospod Dean Damjanovič sta nam pojasnila, da to, da je stavba ali objekt zaščiten (za lokalni ali državni pomen), pomeni, da si s tem pridobi pravno varstvo. Za vse posege na takšnih objektih si mora investitor posega pridobiti kulturnovarstvene pogoje in soglasje, ki ga pripravijo na Zavodu za varstvo kulturne dediščine.⁶⁶

5.1.1 Železniška postaja Maribor

Železniška postaja Maribor (pogovorno tudi *Glavni kolodvor*) še danes stoji na istem mestu kot v času Južne železnice. Prvotna stavba se do danes ni ohranila. Današnja stavba je bila zgrajena po načrtih arhitekta Milana Černigoja, leta 1954.⁶⁷ Nahaja se v starem delu mesta na Partizanski cesti 50. V osredju stavbe stoji visok stolp z uro, ki še danes kaže čas. Vsak dan s postaje odpelje okoli 80 vlakov, ki vozijo v vse smeri. To je veliko več kot v času Južne železnice, saj so takrat na dan odpeljali 1 do 3 vlaki.

⁶⁵ Nepremična dediščina, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://www.gov.si teme/nepremicna-dediscina/> (6. 1. 2021)

⁶⁶ Odgovore na naša vprašanja smo iz Zavoda za varstvo kulturne dediščine Maribor dobile po elektronski pošti.

⁶⁷ Register kulturne dediščine, Maribor, Glavni kolodvor, dostopno na: Republika Slovenija gov.si: <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2021)



Slika 19: Razglednica mariborskega kolodvora
(vir: PAM, SI_PAM_1702_001_006_003-00170)



Slika 20: Razglednica mariborskega kolodvora
(vir: PAM, SI_PAM_1702_001_006_002-00121)

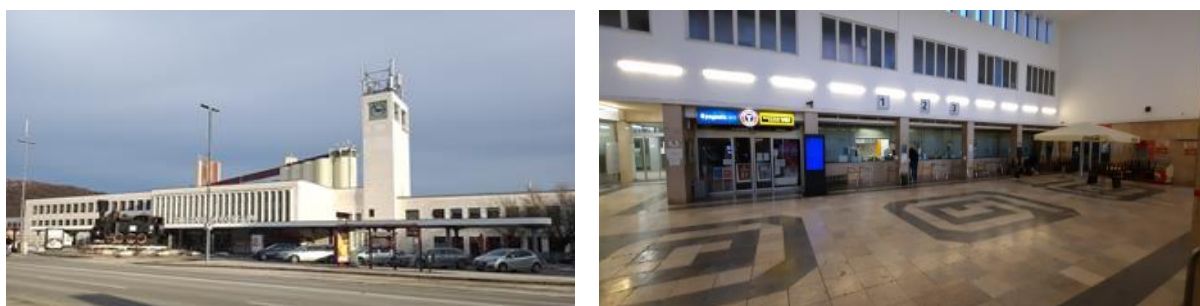


Slika 21: Fotografija mariborske železniške postaje, pred 1903
(vir: PAM, SI_PAM_1702_001_006_001-00019)



Sliki 22, 23: Novo kolodvorsko poslopje na dan otvoritve 4. 12. 1955

(vir: PAM)



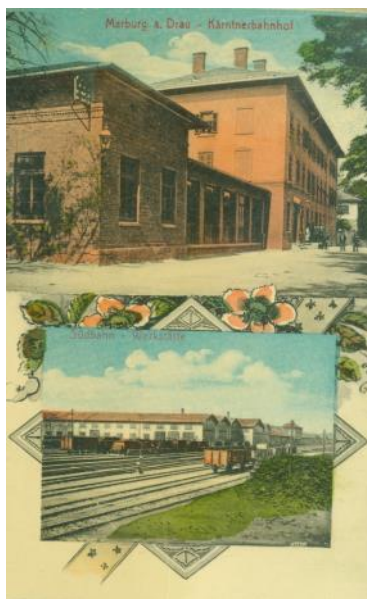
Sliki 24, 25: Mariborski kolodvor, 2021

(vir: lastni fotografiji)

5. 1. 2 Železniška postaja Studenci

Železniška postaja Studenci se nahaja ob Valvasorjevi ulici in je v spodnjem delu zgrajena iz rdečih opek. Vpisana je v Register nepremične kulturne dediščine pri Ministrstvu za kulturo Republike Slovenije, v katerem smo prebrale: “Železniška postaja s pripadajočo pritlično čakalnico in skladiščem je bila zgrajena 1863 ob izgradnji Koroške železniške proge. V značilni železničarski dvonadstropni stavbi postaje so v nadstropjih železničarska stanovanja. Nahaja se na Valvasorjevi ulici 19. Železniška postaja stoji na Studencih, na severni strani železniške proge, ki vodi proti Koroški, severno od železničarskih delavnic.”⁶⁸

⁶⁸ Register kulturne dediščine, Maribor, Železniška postaja Studenci, dostopno na: Republika Slovenija gov.si: <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2021)



Slika 26: Razglednica z upodobitvijo Koroškega kolodvora v Mariboru
(vir: PAM)



Slika 27: Železniška postaja Studenci, 2021
(vir: lastna fotografija)

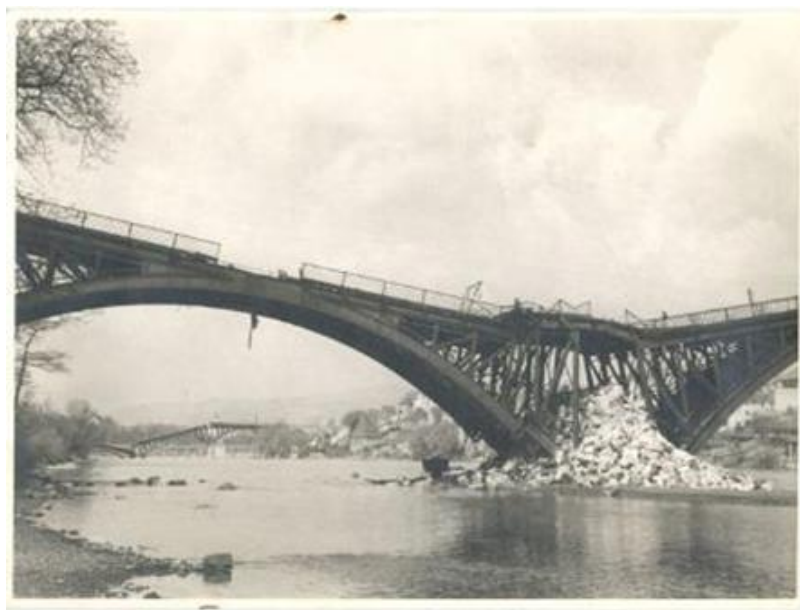


Slika 28: Železniška postaja Studenci, 2021
(vir: lastna fotografija)

5. 1. 3 Železniški most

Nekdanji železniški most Južne železnice se je ohranil vse do danes. Čezenj še zmeraj vozijo vlaki. Železniški most v Mariboru je bil 7. aprila 1941 miniran s strani jugoslovanske vojske. Nekaj dni kasneje pa je nacistična uprava pričela z njegovim popravilom. Ponovno je bil odprt 7. junija 1941. Proti koncu druge svetovne vojne je bil železniški most cilj več bombnih napadov, v katerih je bil le poškodovan, nikoli pa dokončno porušen. Popravili so ga po koncu druge svetovne vojne.⁶⁹

⁶⁹ Mariborski železniški most, 2016, str. 7, 8.



Slika 29: Porušen železniški most in porušen glavni most ter zasilni glavni most, 1941
(vir: PAM, SI_PAM/1693/001/004/014/001_00002)

Most je vpisan v Register nepremične kulturne dediščine pri Ministrstvu za kulturo Republike Slovenije, v katerem lahko preberemo: “Most je bil zgrajen kot lesna konstrukcija, okoli leta 1885 pa je bil zamenjan z razsežno kovinsko konstrukcijo, sestavljeno iz treh lokov. V 2. svetovni vojni je bil porušen in popravljen. Železniški most je razglašen za spomenik lokalnega pomena, nepremične kulturne dediščine.”⁷⁰ Danes je modre barve. Pod njim je na desnem bregu Drave speljana sprehajalna pot.



Sliki 30, 31: Železniški most v Mariboru, 2020
(vir: lastni fotografiji)

⁷⁰ Republika Slovenija, Maribor, Železniški most, dostopno na: Republika Slovenija gov.si: <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2020)

5. 1. 4 Železniški viadukt v Pesnici pri Mariboru

V okviru našega terenskega dela smo si želele ogledati viadukt v Pesnici, vendar smo kmalu ugotovile, da se viadukta skorajda ne vidi. Prebrale smo, da so viadukt že deset let po izgradnji zasuli. Šlo naj bi za slabo kvaliteto opek iz Opekarnе Košaki, gradnja novega pa je bila predraga.⁷¹ Opekarna Košaki je najverjetneje nastala prav zaradi gradnje železniškega viadukta in tunela. Vpisana je v Register nepremične kulturne dediščine.⁷² Na pobudo geodeta Benjamina Repina in Deana Damjanoviča iz Zavoda za varstvo kulturne dediščine je pesniški viadukt sedaj uspešno vpisan v Register nepremične dediščine.⁷³



Slike 32, 33, 34: Pesniški viadukt, 2021
(vir: lastne fotografije)

Danes je nezasutih le še nekaj obokov viadukta, ki so vidni na južnem delu kraja Pesnica in v smeri proti Lenartu. Na treh mestih je pod oboki speljana cesta. Pod nekaterimi teče tudi reka Pesnica. Do sedaj se nobena od nas sploh ni zavedala, da je v Pesnici skrit viadukt.

⁷¹ Mastnak, 2018, spletni vir.

⁷² Register kulturne dediščine, Maribor, Opekarna Košaki, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (11. 1. 2021)

⁷³ Register kulturne dediščine, Dolnja Počehova, Železniški viadukt, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (11. 1. 2021)

5. 1. 5 Železniški predor Počehova (Predor v Košakih)

Od ostankov viadukta smo se odpravile v smeri proti Mariboru. Želele smo ugotoviti, kje natančno se nahaja vhod v železniški predor Počehova. Vhoda na žalost nismo našle, saj se mu nismo mogle približati. Glede na označbo v Registru nepremične kulturne dediščine pa smo našle izhod. Nahaja se ob Košaškem klancu ob Šentiljski cesti. V registru smo našle zanimiv podatek, da gre za najstarejši železniški predor pri nas z ohranjenimi prvinami zidave iz sredine 19. stol.⁷⁴



Slika 35: Železniški predor Počehova, 2021
(vir: lastna fotografija)

5. 1. 6 Nekdanje delavnice Južne železnice

Ogledale smo si nekdanje delavnice Južne železnice, po katerih nas je vodil gospod Iztok Lončarič. Povedal nam je, da so bile delavnice v 2. svetovni vojni deloma porušene. Stavbe so pod spomeniškim varstvom, zato se niso spremenile, tudi njihova vloga ne, saj še vedno delujejo, tako kot železniška postaja Studenci. Ohranila se je tudi rotunda ali okretnica. V delavnicah je zdaj zaposlenih 125 delavcev in nekateri izmed njih še živijo v železničarski koloniji. Delavci imajo večinoma izobrazbo strojnih, elektro in kovinarskih smeri, imajo pa tudi kader z višjo in visokošolsko izobrazbo, predvsem tehničnih smeri. Med mladimi je še želja po tem poklicu, a ne takšna kot nekoč. V delavnicah servisirajo in generalno obnavljajo dizel železniška vozila. Za ta poklic se pojavljajo kadrovske primanjkljaji, saj je zelo malo

⁷⁴ Register kulturne dediščine, Maribor, Železniški predor Počehova, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (12. 1. 2021)

mladih, ki jih to zanima. Prehod iz parne vleke na dizel je trajal od l. 1961 vse do l. 1978. Prve lokomotive na dizel so po naših tirih začele voziti že leta 1961.⁷⁵



Slika 36: Načrt stavb nekdanjih Južnih železnic, danes Center Maribor, Vleka in tehnika, 2019 (vir: lastna fotografija)



Sliki 37, 38: Delavnice, Slovenske železnice, Vleka in tehnika, Center Maribor, 2021 (vir: lastni fotografiji)

Iz časa Južne železnice se je ohranilo nekaj objektov:

- Kurilnica

Kurilnica je vpisana v Register nepremične kulturne dediščine pri Ministrstvu za kulturo Republike Slovenije, v katerem je zapisano: "Delno ohranjen kompleks stavb, zgrajenih 1863 za potrebe Južne železnice. Zraven kurilnice in skladiščnih prostorov so ohranjeni še napajalnica, okretnica in drugi pomožni prostori. Je iz tretje četrtine 19. stol. Nahaja se na Kurilniški ulici 6, 8."⁷⁶

⁷⁵ Te podatke nam je posredoval Iztok Lončarič, ko smo bile na ogledu. Glej tudi prilogo 1.

⁷⁶ Register kulturne dediščine, Maribor, Železniška kurilnica, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2021)

- Rotunda

Med obiskom delavnic smo opazile tudi rotundo ali okretnico. Rotunda še sedaj služi istim namenom kot v času Južne železnice. To je neke vrste premična ploščad, s pomočjo katere lahko vlake razporedijo v različne delovne prostore.



Sliki 39, 40: Rotunda ali okretnica, 2019
(vir: lastni fotografiji)

- Vodna črpalka

Od gospoda Lončariča smo izvedele, da se na železniški postaji Studenci nahaja vodni stolp (zbiralnik), kamor so s parnim strojem črpali vodo iz Drave, ki je nato s prostim padom tekla do črpalke v delavnici. Črpalka se je ohranila, vendar je potrebna prenove.⁷⁷



Slika 41: Vodna črpalka v železničarskih delavnicah, 2019
(vir: lastna fotografija)

- Parni stroj:

Parni stroj je vpisan v Register nepremične kulturne dediščine pri Ministrstvu za kulturo Republike Slovenije, v katerem smo prebrale: “Pri vhodu v železniške delavnice v Mariboru stoji star parni stroj kot spomenik. Nekoč je služil za črpanje vode iz Drave. Je iz zadnje

⁷⁷ Glej prilogo 1.

četrtnine 19. stoletja. Stroj stoji na vzhodnem delu železniških delavnic (kurilnice) na Studencih pri izvoznih kretnicah.”⁷⁸ Kot nam je povedal gospod Lončarič, so eksponat leta 2015 obnovili in zanj skrbijo sami.⁷⁹



Slika 42: Parni stroj, 2019
(vir: lastna fotografija)

5. 1. 7 Nekdanja železničarska kolonija

Največji ohranjen spomenik nepremične kulturne dediščine, povezane z Južno železnico, je naselje delavskih hiš Južne železnice – železničarska kolonija. Železničarska kolonija je vpisana v Register nepremične kulturne dediščine pri Ministrstvu za kulturo Republike Slovenije: ”Železničarska kolonija je delavsko – uradniško naselje z visokim komunalnim in stanovanjskim standardom. Zgrajeno od 1863 do 1873 za potrebe družbe južnih železnic. Zgradili so jo v tretji četrtini 19. stoletja.”⁸⁰

- Stanovanjske stavbe

Ko se danes sprehajamo po železničarski koloniji, lahko opazimo, da imajo stanovanjske hiše še vedno prvotno obliko, čeprav so jim v novjšem času prizidali različne prizidke, kot so vrtni lope in garaže. V okolici hiš imajo ljudje vrtove. Vsak posameznik ima individualno urejeno okolico. Nekatere ograje so lesene, nekatere kovinske. Veliko ograj predstavljajo tudi žive meje.

⁷⁸ Register kulturne dediščine, Maribor, Parni stroj v železniških delavnicah, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2021)

⁷⁹ Glej prilogo 1.

⁸⁰ Register kulturne dediščine, Maribor, Železničarska kolonija, dostopno na: Republika Slovenija gov.si, : <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2021)

- Ulice v koloniji

Ob sprehodu skozi naselje smo opazile, da je zasnova ulic še vedno pravokotne oblike. Ceste so asfaltirane. Oddaljenost med hišami je tako velika, da so vse hiše obsijane s soncem. Iz naselja je lep pogled na Pohorje. Ne deluje betonsko, ker je ob glavni ulici drevored. Ob vsaki hiši je veliko zelenega grmovja in manjših dreves. Pozorne smo bile tudi na poimenovanje ulic v železničarski koloniji. Skozi čas so se imena spreminjala, vendar jih je bila večina prvotno povezanih z Južno železnico.

GORKEGA ULICA

Ulica je nastala leta 1863 in je prečkala novo železniško progo, ki je potekala proti Celovcu (Koroški). Iz tega je izviralo prvo ime ulice Karntnerbahn Strasse (Cesta koroške železnice). Leta 1876 so jo poimenovali po avstrijskem cesarju Franz Josef Strasse, ker je vodila do kadetnice (današnja vojašnica Rudolfa Maistra). Okoli leta 1900 so zgradili podvoz pod železnico, tako da cesta ni več prečkala železnice. Leta 1919 so ulico preimenovali v Frankopansko, kasneje v Frankopanovo, nato v Hindenburg Strasse, od leta 1947 pa se imenuje Gorkega ulica (po ruskem pisatelju in dramatikumu).⁸¹



Slika 43: Fotografija hiše v železničarski koloniji, Gorkega ulica 30, 1963
(vir: PAM SI_PAM_1889_001_001_00010-085)



Slika 44: Hiša v železničarski koloniji, Gorkega ulica 30, 2021
(vir: lastna fotografija)

⁸¹ Sašo Radovanovič, Mariborske ulice, Založba Kapital, Maribor, 2005, str. 108. Gorkega ulica poteka na skrajni desni ob železničarski koloniji mimo "konzuma" in hiš v koloniji, potem se nadaljuje pod železniškim viaduktom vse do reke Drave.



Sliki 45, 46: Hiše v železničarski koloniji, Gorkega ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

PRERADOVIČEVA ULICA

Ulica je nastala v koloniji leta 1873 in se je imenovala Gottschalk Strasse (Gottschalkova cesta). Aleksander Gottschalk je bil po rodu Danec in ustanovitelj šole v koloniji. Že leta 1919 so jo preimenovali v Preradovičevo ulico (po hrvaškem pesniku in oficirju v avstrijski vojski). V času 2. svetovne vojne je bila ponovno poimenovana Gottschalk Strasse, po njej pa spet v Preradovičevo ulico.⁸²



Sliki 47, 48: Hiše v železničarski koloniji, Preradovičeva ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

ULICA HEROJA ZIDANŠKA

Ulica je v koloniji nastala leta 1876. Najprej se je imenovala Asyl Gasse (Zavetiščna ulica), saj je potekala ob otroškem zavetišču, ki ga je dala zgraditi družba Južne železnice. Leta 1919 so jo preimenovali v Wolfovo ulico, med drugo vojno pa ponovno v Asyl Gasse. Leta 1947 so jo preimenovali v Ulico heroja Zidanška. Ime je dobila po slovenskem narodnem heroju.⁸³

⁸² Radovanovič, 2005, str. 195. Preradovičeva ulica je zelo dolga in poteka od Gorkega ulice do Prometne šole.

⁸³ Radovanovič, 2005, str. 259. Ulica heroja Zidanška poteka od Koresove ulice mimo nekdanjega zavetišča (kasneje glasbene šole) do vhoda v železničarske delavnice.



Sliki 49, 50: Hiše v železničarski koloniji, Ulica heroja Zidanška, 2021
(vir: lastni fotografiji)

KURILNIŠKA ULICA

Leta 1873 je bila to nova ulica v železničarski koloniji. Imenovali so jo Heizhaus Gasse (Kurilniška ulica). Vodila je do kurilnic Južnih železnic, zato je dobila takšno ime. Leta 1919 je bilo njeno ime poslovenjeno – Kurilniška ulica. Po napadu Nemcev leta 1941 je dobila ponovno nemško ime Heizhaus Gasse, leta 1945 pa spet slovensko.⁸⁴ To je ena izmed redkih ulic, ki še danes nosi svoje prvotno ime in nima spremenjenega imena.



Slika 51: Fotografija hiše v železničarski koloniji, Kurilniška ulica 3, 1960
(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00002-005)



Slika 52: Hiša v železničarski koloniji, Kurilniška ulica 3, 2021
(vir: lastna fotografija)

⁸⁴ Radovanovič, 2005, str. 149. Ulica poteka na severu kolonije od zahoda proti vzhodu vzporedno z železniško progo in prehaja iz Ulice heroja Zidanška. Konča se kot slepa ulica.

RESLJEVA ULICA

Družba Južnih železnic je želela, da se ulica poimenuje Ressel Gasse (Resljeva ulica). Poimenovali so jo po češkem gozdarju in izumitelju predmetov za vsakdanjo rabo. Bil je izumitelj ladijskega vijaka. Leta 1919 je ulica dobila slovensko ime – Resljeva ulica, v času druge svetovne vojne nemško, leta 1945 pa spet slovensko.⁸⁵



Sliki 53, 54: Hiše v železničarski koloniji, Resljeva ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)



Slika 55: Fotografija hiše v železničarski koloniji, Resljeva ulica 3, 1960
(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00002-005)



Slika 56: Hiša v železničarski koloniji, Resljeva ulica 3, 2021
(vir: lastna fotografija)

⁸⁵ Radovanovič, 2005, str. 207. Ulica poteka vzporedno s Kurilniško ulico in leži južno in vzporedno od te ulice. Je stranska ulica Ulice heroja Zidanška. Konča se kot slepa ulica.

GHEGOVA ULICA

Ta ulica je nastala leta 1899. Poimenovali so jo Ghega Gasse. Ime je dobila po Karlu von Ghegi, ki je bil prometni gradbeni strokovnjak in je načrtoval ter vodil gradnjo Južne železnice. Ulico so leta 1919 preimenovali v Ghegovo ulico. V času druge svetovne vojne je imela nemško ime, leta 1945 pa je dobila spet slovensko ime Ghegova ulica in prvotno ime nosi še danes.⁸⁶



Slika 57: Hiša v železničarski koloniji, Ghegova ulica, 2021
(vir: lastna fotografija)

STEPHENSONOVA ULICA

Ulica je nastala leta 1899. Poimenovali so jo po angleškem inženirju in izumitelju Georgu Stephensonu, ki je leta 1814 izdelal prvo lokomotivo. Ustanovil je tudi prvo tovarno, ki je izdelovala lokomotive. Leta 1919 je ulica dobila slovensko ime – Stephensonova ulica. Med drugo svetovno vojno se je spet imenovala Stephenson Gasse. Leta 1945 pa so ji vrnili slovensko ime.⁸⁷



Sliki 58, 59: Hiše v železničarski koloniji, Stephensonova ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

⁸⁶ Radovanovič, 2005, str. 105. Ulica poteka vzporedno z Resljevo ulico in leži vzporedno in južno od te ulice. Je stranska ulica Ulice heroja Zidanška. Ravno se konča kot slepa ulica, desno pa se nadaljuje v Stephensonovo ulico.

⁸⁷ Radovanovič, 2005, str. 226. Ulica poteka vzporedno z Ulico heroja Zidanška in leži v vzhodnem delu kolonije. Ulica se priključuje na Ghegovo ulico.

WATTOVA ULICA

V železničarski koloniji so leta 1900 staro ulico poimenovali Watt Gasse (po škotskem izumitelju parnega stroja). Ustanovil je prvo tovarno parnih strojev, ki so bili pomembni za delovanje lokomotiv. Leta 1919 je dobila slovensko ime Wattova ulica. Sledilo je nemško ime in spet slovensko po koncu druge svetovne vojne.⁸⁸



Sliki 60, 61: Hiše v železničarski koloniji, Wattova ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

GULIČEVA ULICA

Leta 1900 je nastala nova ulica, ki jo je družba Južne železnice poimenovala Etzel Gasse (Etzlova ulica), in sicer po Karlu von Etzlu, ki je bil avstrijski arhitekt, železniški inženir in direktor Južnih železnic. Leta 1919 je bila preimenovana v Malgajevo ulico, ob začetku 2. svetovne vojne ponovno poimenovana v Etzel Gasse, leta 1945 nazaj v Malgajevo ulico, leta 1947 pa preimenovana v Guličevo ulico. Andrej Gulič je bil zaposlen v železničarskih delavnicah in je bil aktivist osvobodilnega boja.⁸⁹



Slike 62, 63, 64: Hiše v železničarski koloniji, Guličeva ulica, 2021
(vir: lastne fotografije)

⁸⁸ Radovanovič, 2005, str. 287. Ulica poteka vzporedno z Ulico heroja Zidanška in leži v JV delu kolonije. Ulica je z leve strani pravokotna na Preradovičevo ulico. Zaključí se kot slepa ulica.

⁸⁹ Radovanovič, 2005, str. 113. Ulica poteka vzporedno s Pivkovo ulico in pravokotno na Preradovičevo ulico ter leži v južnem delu kolonije. Zaključí se kot slepa ulica.

TESLOVA ULICA

V novem delu železničarske kolonije so leta 1899 preimenovali že obstoječo ulico v Engerth Gasse (Engerthova ulica) po avstrijskem tehniku in baronu Wilhelmu von Engerthu, ki je bil izumitelj tovarne lokomotive za Semmerinško železnico. Leta 1919 so jo preimenovali v Teslovo ulico. Leta 1941 je dobila nazaj nemško ime Engerth Gasse, leta 1945 pa spet slovensko ime – Teslova ulica.⁹⁰



Sliki, 65, 66: Hiše v železničarski koloniji, Teslova ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

KOLLARJEVA ULICA

Leta 1900 je ta ulica bila poimenovana Redtenbacher Gasse (Redtenbacherjeva ulica). Ime je dobila po Jakobu Ferdinandu Redtenbacherju, inženirju strojništva, ki je učil delavce v koloniji. Leta 1919 je bila preimenovana v Jan Kollarjevo ulico in leta 1934 v Kollarjevo ulico. Jan Kollar je bil književnik, jezikoslovec in slovaški pesnik. V času vojne leta 1941 je imela ponovno nemško ime, po končani vojni ji vrnejo slovensko ime – Kollarjeva ulica.⁹¹



Sliki 67, 68: Hiše v železničarski koloniji, Kollarjeva ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

⁹⁰ Radovanovič, 2005, str. 237. Ulica poteka vzporedno z Wattovo ulico in pravokotno na Preradovičevo ulico ter leži v južnem delu kolonije. Zaključí se kot slepa ulica.

⁹¹ Radovanovič, 2005, str. 131. Ulica poteka pravokotno na Koresovo in Preradovičevo in se konča kot slepa ulica.

MURKOVA ULICA

Puchelt Gasse (Pucheltova ulica) je bila leta 1900 nova ulica v železničarski koloniji. Konrad Puchelt je bil prvi vodja železničarskih delavnic. Leta 1919 so jo preimenovali v Murkovo ulico. Anton Murko je bil slovenski leksikograf in slovničar ter bogoslovec. V času druge svetovne vojne je imela ponovno nemško ime Puchelt Gasse, po vojni pa je dobila nazaj slovensko ime – Murkova ulica.⁹²



Sliki 69, 70: Hiše v železničarski koloniji, Murkova ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

PIVKOVA ULICA

Novo ulico v železničarski koloniji so leta 1899 poimenovali Jahn Gasse (Janova ulica). Friderik Ludvik Jahn je bil oče moderne telovadbe. Leta 1919 je bila preimenovana v Sokolsko ulico. V času nemške okupacije je bila preimenovana nazaj v Jahn Gasse in še isto leto preimenovana v Gneisennau Gasse (Gneisenauva ulica) – po pruskem generalu. Leta 1947 so jo preimenovali v Pivkovo ulico po narodnem delavcu in politiku, ki je po končanem študiju poučeval v Mariboru in bil tajnik mariborskega Sokola.⁹³



Sliki 71, 72: Hiše v železničarski koloniji, Pivkova ulica, 2021
(vir: lastni fotografiji)

⁹² Radovanovič, 2005, str. 164. Ulica poteka pravokotno na Koresovo in Preradovičevo in vzporedno s Kollarjevo.

⁹³ Radovanovič, 2005, str. 131. Ulica poteka pravokotno na Preradovičevo ulico. Je vzporedna Wattovi ulici in Guličevi ulici. Na južni strani se konča kot slepa ulica, na severni strani pa poteka mimo nekdanje šole in enote vrtca do Komenskega ulice.

- Notranjost hiš

Da bi ugotovile, ali so hiše v koloniji tudi v notranjosti še zmeraj urejene tako, kot je prikazano v načrtih v Pokrajinskem arhivu v Mariboru, smo obiskale babico naše sošolke, ki živi v eni izmed hiš. Hiša ima nizek prizidek iz novejša dobe, namenjen bivanju, ki je povezan z glavno hišo. Notranja ureditev zato ni več takšna, kot je bila nekoč. Sklepamo, da je v današnjem času oprema v večini stanovanj moderna, kot je na razpolago v pohištvenih trgovinah. Stanovanja imajo urejene kuhinje, dnevne sobe, spalnice, otroške sobe in kopalnice. Talne obloge so parketi, laminati, keramične ploščice in talne obloge iz umetnih mas. Vsaka izmed njih ima individualno urejeno ogrevanje: na elektriko, trda goriva, plin in tudi olje.

- Druge pomembne stavbe v koloniji

Za razliko od stanovanjskih hiš, ki so še zmeraj namenjene bivanju, imajo nekatere druge stavbe v železničarski koloniji danes drugo namembnost.

NEKDANJA ŠOLA (Komenskega ulica 9)

Velika opečna stavba, ki izstopa med drugimi, manjšimi stavbami v koloniji, je nekdanja šola za otroke železničarjev. V nekdanji šoli so bila v času med obema svetovnima vojnama stanovanja. Šola se ni zelo spremenila. Kot vidimo na fotografiji iz Pokrajinskega arhiva Maribor, je bil nekoč na fasadi šole kamnit kip naravne velikosti, ki ga danes več ni. Tudi na drugi krajši stranici šole je bil kip, ki se ni ohranil. Gospod Maks Balan, ki živi v stavbi nekdanje šole, nam je povedal, da sta to bila kipa Marije in Jožefa in se ju še spominja iz otroštva.⁹⁴



Slika 73: Šola v železničarski koloniji, 17. 8. 1971
(vir: PAM, fond Zavod za urbanizem Maribor)



Sliki 74, 75: Fasada šole, kjer sta nekoč stala kipa, 2020
(vir: lastni fotografiji)

⁹⁴ Glej prilogo 9.



Slika 76: Šola, preurejena v stanovanja, železničarska kolonija, 2020 (vir: lastna fotografija)



Slika 77: Nekdanja šola v železničarski koloniji in nizka stavba ob njej, 2020 (vir: lastna fotografija)

NEKDANJE OTROŠKO ZAVETIŠČE (Ulica Heroja Zidanška 13)

Iz rdeče opeke zgrajena velika stavba, kjer je nekoč bilo otroško zavetišče (vrtec), stoji ob balinišču. Stavba je videti zapuščena, vendar imajo v njej prostore različna društva. Po drugi svetovni vojni je otroško zavetišče nehalo obratovati. V stavbi je bila nekaj časa tudi glasbena šola.



Sliki 78, 79: Nekdanje otroško zavetišče v železničarski koloniji, 2020 (vir: lastni fotografiji)

NIZKA STAVBA OB NEKDANJI ŠOLI (Komenskega ulica 9a)

Ob nekdanji šoli v železničarski koloniji stoji nižja stavba, za katero nismo mogle dokončno ugotoviti, čemu je služila. Našle smo podatek, da naj bi bil to otroški vrtec, zgrajen leta 1870.⁹⁵ Vendar je v načrtih kolonije iz leta 1912, ko so polagali vodovod, na tem mestu vrisano šolsko igrišče in nobena stavba.⁹⁶ Naš informator gospod Balan nam je povedal, da so v času njegovega otroštva v tej stavbi prenočevali strojevodje. Kasneje so v njej bile tudi učne

⁹⁵ Marjeta Ciglencečki, Železničarska kolonija – Likovna umetnost v prostoru mesta Maribor, 2014, dostopno na mariborart.si: <http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/zeleznicarska-kolonija> (3. 1. 2021)

⁹⁶ Načrt nam je po elektronski pošti posredovala gospa Sabina Lešnik iz Pokrajinskega arhiva Maribor.

delavnice za železničarje.⁹⁷ Stavba je danes videti zapuščena, vendar ima na vratih tablo, na kateri piše, da pripada Slovenskim železnicam, Sekciji za vleko Maribor.



Sliki 80, 81: Nizka stavba ob nekdanji šoli v železničarski koloniji, 2020
(vir: lastni fotografiji)

NEKDANJI KONZUM (Gorkega ulica 34)

V prostorih nekdanjega Konzuma je še v 90-ih letih 20. stoletja bila trgovina s prehrabnenimi izdelki. Danes je v teh prostorih romska restavracija in KUD Angel Besednjak.



Slika 82: Fotografija Konzuma, 1963
(vir: PAM, SI_PAM_1889_001_001_00010-085)



Slika 83: Nekdanji Konzum v železničarski koloniji, 2020
(vir: lastna fotografija)

- Vodnjak

V novem delu kolonije je bilo nekoč zgrajenih 8 vodnjakov, v starem delu pa štirje. Iz teh vodnjakov so se prebivalci kolonije oskrbovali s pitno vodo. Danes je v koloniji možno videti še nekaj takšnih vodnjakov. Vodnjak ob Preradovičevi ulici je bil pred kratkim obnovljen, vendar iz njega ni mogoče črpati vode.

⁹⁷ Glej prilogo 9.



Sliki 84, 85: Obnovljen vodnjak na Preradovičevi ulici, 2020
(vir: lastni fotografiji)

Pogled na železničarsko kolonijo nam pove, da je to naselje drugačno od ostalih naselij v Mariboru in da ima svojo zgodbo. Glede na to, da so stavbe stare približno 160 let, so kar dobro ohranjene, vendar osamljene. Kot zgodovinski objekti vabijo, da bi oživele in današnjim ter prihodnjim generacijam pokazale, kaj vse se je v preteklosti v njih dogajalo. Če se sprehodiš skozi naselje, se ti v glavi porodi vprašanje: »Kdaj je bilo zgrajeno in zakaj?«

5. 2 Premična kulturna dediščina, povezana z Južno železnico

“Premična kulturna dediščina so arheološki predmeti in predmeti, povezani s pomembnimi osebami in dogodki v gospodarski, kulturni in politični zgodovini, z vsakdanjim načinom življenja in pa arhivsko in knjižnično gradivo.”⁹⁸ Premično kulturno dediščino hranijo muzeji, galerije, arhivi in knjižnice.

V okviru našega terenskega dela smo želele ugotoviti, kje se danes predmeti, povezani z Južno železnico, še nahajajo in kateri muzeji ali druge ustanove jih hranijo. V Mariboru smo poiskale predmete, ki so razstavljeni na prostem. Ogledale smo si tudi Muzej Južne železnice v Šentjurju, do katerega smo se peljale z vlakom.

5. 2. 1 Maribor – predmeti na prostem

- Lokomotiva pred železniškim kolodvorom

Danes stoji pred kolodvorom stara parna lokomotiva iz leta 1903. Tja so jo leta 1981 postavili železničarji sami. Parno lokomotivo so izdelali po naročilu posebej za lokalno železniško povezavo v Rogatec, ki se je navezovala na Južno železnico.⁹⁹ Zanimivo se nam je zdelo, da smo jo našle v Registru kulturne dediščine. Tam smo prebrale, da je lokomotiva

⁹⁸ Angelos Baš (ur.) Slovenski etnološki leksikon, 2007, str. 468.

⁹⁹ Gabrijel Toplak, Kako dolgo bo muzejska lokomotiva še kljubovala zobu časa? Dostopno na: <https://maribor24.si/lokalno/foto-kako-dolgo-bo-muzejska-lokomotiva-se-kljubovala-zobu-casa> (12. 1. 2021)

nasičenoparna lokalna tendrovka vrste 32d Južne železnice, grajena za vleko vlakov na lokalki Grobelno–Rogatec.¹⁰⁰

Gospodu Deanu Damjanoviču iz Zavoda za varstvo kulturne dediščine Maribor smo zastavile nekaj vprašanj po elektronski pošti, na katera nam je tudi odgovoril. Lokomotivo pred mestnim Kolodvorom so leta 1903 izdelali v Wiener Neustadtu zap. št. 4536. Ta vrsta lokomotiv se je med letoma 1884 in 1976 uporabljala na lokalnih progah in kot premikalka. Najprej je obratovala na odseku med Grobelnim in Rogatcem. Po drugi svetovni vojni so jo premestili na danes opuščeno progo v Slovensko Bistrico. Od 1958 do 1972 je služila kot premikalka v mariborski kurilnici. Lokomotiva je v celoti ohranjena, tudi različni deli iz barvnih kovin. Na to mesto so jo predvidoma postavili konec 70. let, saj je edinstven primer lokomotive pri nas, ki je tudi delovala znotraj ožjega mariborskega območja (premikalka v železniški kurilnici). Je tipična parna lokomotiva, namenjena za potrebe Južne železnice. V Registru kulturne dediščine je zapisano, da imamo na območju celotne Slovenije vpisanih 6 lokomotiv. Za lokomotive (tudi naše) skrbi Železniški muzej.¹⁰¹



Slike 86, 87, 88: Lokomotiva pred železniško postajo Maribor iz leta 1903, 2021
(vir: lastne fotografije)

- Lokomotiva pred Prometno šolo Maribor

Sprehod po železničarski koloniji nas je vodil do Prometne šole, pred katero stoji stara lokomotiva. Ta lokomotiva je bila izdelana šele leta 1943, in sicer v Združenih državah Amerike za premikanje tovora. Dosegla je lahko hitrost 45 km na uro. Visoka je 3,95 m,

¹⁰⁰ Register kulturne dediščine, Maribor, Lokomotiva 151-00, dostopno na: Republika Slovenija gov.si: <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b> (14. 1. 2021)

¹⁰¹ Dean Damjanovič je na naša vprašanja odgovoril po elektronski pošti.

široka 2,5 m in dolga 9,15 m. Za razliko od lokomotive, ki stoji pred železniško postajo, ta ni vpisana v Register kulturne dediščine.



Sliki 89, 90: Parna lokomotiva pred Prometno šolo v Mariboru, 2021
(vir: lastni fotografiji)

5. 2. 2 Muzeji, ki hranijo premično dediščino, povezano z Južno železnico

Načrtovale smo obisk nekaterih muzejev, ki so povezani z Južno železnico. Zaradi epidemije nam to ni uspelo, zato smo se odločile, da bomo strokovnjakom v muzejih zastavile vprašanja o muzejskih predmetih po elektronski pošti.

- Pokrajinski muzej Maribor

Ogledale smo si spletno stran Pokrajinskega muzeja Maribor,¹⁰² vendar predmetov, povezanih z Južno železnico, nismo zasledile. Gospod Oskar Habjanič nam je pojasnil, da jih v muzeju imajo. Med najpomembnejše spadajo fotografije zaposlenih, mesta Maribora in železniškega mostu. Imajo tudi risbo starega železniškega mostu. Muzej ne hrani veliko sodobnih predmetov, povezanih z železnico, saj le-te hrani Muzej narodne osvoboditve Maribor. Imajo nekaj sodobnih železničarskih uniform.¹⁰³

¹⁰² Spletna stran Pokrajinskega muzeja Maribor, dostopno na: <https://museum-mb.si/> (13. 12. 2020)

¹⁰³ Oskar Habjanič, glej prilogo 2.

- Muzej narodne osvoboditve Maribor

Tudi na spletni strani Muzeja narodne osvoboditve Maribor nismo zasledile predmetov, povezanih z Južno železnico.¹⁰⁴ Gospa Mira Grašič in gospod Marjan Matjašič sta nam pojasnila, da jih v muzeju hranijo, med najpomembnejše spadajo železničarska uniforma, železničarska signalna svetilka (karbidovka), sklepna vlakovna luč (petrolejka, tudi karbidovka), ki je bila pripeta na koncu vlakovne kompozicije in je z rdečo svetlobo opozarjala, da je na progi vlak, table za označevanje vagonov ter lopata za premog. V muzeju hranijo tudi nekaj sodobnih predmetov, povezanih z Južno železnico, kot so fotografsko gradivo železniških delavnic, železniškega mostu, obnove proge proti Šentilju, maketo vlaka.¹⁰⁵

- Muzej Južne železnice Šentjur

Že pred epidemijo smo si ogledale Muzej Južne železnice Šentjur, ob katerem je tudi železniška postaja. Muzej se nahaja v stavbi nekdanjega skladiščnega prostora. Do muzeja smo se pripeljale z vlakom. V njem hranijo več kot 4000 eksponatov, ki so povezani z Južno železnico. Veliko jih je povezanih z Mariborom iz časa Južne železnice. So predvsem v pisni obliki, je pa tudi veliko slik, ki prikazujejo železničarsko osebje, objekte, lokomotive, zaprisege, življenjepise, prošnje za sprejem v službo, priznanja ... V muzeju so razstavljene železničarske uniforme, službene kape in torba, ki so ji v pogovornem jeziku rekli »kuzla«. Prikazan je prometni urad in pisarna postajnega načelnika. Zelo poseben in zanimiv predmet je elektromehanični aparat, ki je služil postaji Maribor za uvoze vlakov iz smeri Šentilj na prve tri tire že pred prvo svetovno vojno. Predmeti so bili v uporabi vse do leta 1980. Ker takrat še niso imeli telefona, so se železničarji pogovarjali s pomočjo Morsejeve abecede. Gospod Mihael Bučar je predmete, povezane z Južno železnico, dolga leta zbiral po vsej Sloveniji. Po ureditvi muzeja Južne železnice v Šentjurju jih je tam tudi razstavil.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Spletna stran Muzeja narodne osvoboditve Maribor, dostopno na: <http://mnom.si/sl-si/> (13. 12. 2020)

¹⁰⁵ Glej prilogo 3.

¹⁰⁶ Glej prilogo 4.



Sliki 91, 92: Muzej Južne železnice Šentjur, 2019
(vir: lastni fotografiji)



Sliki 93, 94: Muzej Južne železnice Šentjur, 2019
(vir: lastni fotografiji)

- **Železniški muzej Ljubljana**

Ogledale smo si spletno stran Železniškega muzeja v Ljubljani, ki ima zelo veliko objavljenih fotografij in podatkov o muzejskih predmetih. Muzej je osredotočen na slovensko železniško zgodovino, tako materialno kot nematerialno. V zbirki je šestdeset historičnih lokomotiv in več kot 50 drugih vozil. Poleg tega je v depojih muzeja shranjenih še kakšnih pet tisoč historičnih železniških artefaktov. V osrednjem objektu, rotundi, je na ogled del zbirke parnih lokomotiv in drugih muzejskih vozil. Stalna razstava drugih ključnih strok, ki so potrebne, da železnica lahko deluje, je v bližnjem pomožnem objektu rotunde. Na razstavi si je mogoče ogledati 10 lokomotiv. V delavnicah za parno vleko, kjer danes še vedno poteka vzdrževanje aktivnih strojev, so še nadaljnje štiri. Dve čaka večje popravilo, dve pa sta deponirani. Ena od teh je tudi lokomotiva serije 11, ki je pred leti vlekla vlak Josipa Broza Tita. Najstarejša lokomotiva je bila izdelana leta 1861. Na ogled so tudi mala tirna vozila (drezine), ki so nekoč

služile nadzornikom proge in vzdrževalcem, pa tudi vse vrste orodij in komunikacijskih naprav, kot so telegrafi, telefoni, teleprinterji in radijske postaje.¹⁰⁷ Med zanimivostmi, ki nam jih je povedal gospod Miha Nagode, nas je presenetilo, da so bile lokomotive najprej poimenovane z imeni, kasneje pa le s številkami.¹⁰⁸ Zaradi epidemije si tega muzeja nismo mogle ogledati, si ga pa bomo takoj, ko bo to mogoče.



Slika 95: Najstarejša parna lokomotiva v Sloveniji, serija SB 29, ena najbolj razširjenih lokomotiv Južne železnice, primerna za tovarne in potniške vlake, 1861, Železniški muzej v Ljubljani (vir: spletna stran Železniškega muzeja v Ljubljani)



Sliki 96, 97: Lokomotive in signalno-varnostne naprave, Železniški muzej v Ljubljani (vir: spletna stran Železniškega muzeja v Ljubljani)

Ker je Južna železnica potekala od Dunaja do Trsta, nas je zanimalo, ali so tudi tam muzeji povezani z Južno železnico. S pomočjo spletne strani smo ugotovile, da so. Poslale smo

¹⁰⁷ Spletna stran Železniškega muzeja, dostopno na: <https://www.zelezniskimuzej.si/zbirke/> (13. 12. 2021). Glej prilogo 5.

¹⁰⁸ Glej prilogo 5.

vprašanja na Dunaj in v Trst ter v Mürzzuschlag, kjer je muzej Južne železnice. Upale smo, da bi lahko tudi od tam izvedele še kaj. Nismo se motile. Prejele smo povratne odgovore, ki so nas zelo razveselili.

- Tehniški muzej Dunaj

V Tehniškem muzeju Dunaj imajo zbirko predmetov iz časa Južne železnice, ki obsega okoli 150 predmetov. Kot nam je povedal gospod Thomas Winkler, je med njimi najdragocenejša parna lokomotiva »Steinbrück« iz leta 1848, ki je na ogled na stalni razstavi. V muzejski zbirki ne hranijo predmetov, ki so povezani z Mariborom iz časa Južne železnice. Iz leta 1846 nimajo nobenega predmeta. Kot Maribor je tudi Dunaj imel železničarsko kolonijo. Še posebej zanimivo je, da je obe naselji načrtoval Gustav Wilhelm Flattich. Danes so v prenovljenih stavbah moderna stanovanja.¹⁰⁹



Slika 98: Lokomotiva na razstavi Tehniškega muzeja Dunaj
(vir: spletna stran Tehniškega muzeja Dunaj)

- Muzej Južne železnice Mürzzuschlag na Semmeringu

Na spletni strani Muzeja Južne železnice v Mürzzuschlagu smo našle kar nekaj zanimivih podatkov. Gospa Kerstin Ogris nam je posredovala odgovore na naša vprašanja. V muzeju je stalna razstava »Over the mountain. Vienne-Mürzzuschlag-Trieste«, ki je polna predmetov, povezanih z Južno železnico. Razstava je bila postavljena leta 2004. V muzeju hranijo tudi predmete, povezane z Mariborom. Na primer, prikazujejo načrte in skice glavne delavnice v Mariboru. Lokomotive Ocean ne hranijo. Imajo le njen model/kopijo. Muzej so zgradili ob 150-letnici železnice Semmering, tik ob postaji Mürzzuschlag. Železnica Semmering je

¹⁰⁹ Glej prilogo 6. Spletna stran Tehniškega muzeja Dunaj, dostopno na: <https://www.technischesmuseum.at/> (12. 12. 2020)

najbolj znani del Južne železnice in je od leta 1998 pod Unescovo zaščito svetovne dediščine. Muzej je sicer v Mürzzuschlagu in ne na Semmeringu. Mürzzuschlag je leta 1844 postal eno najstarejših železniških mest v Avstriji. Tam je bila najpomembnejša železniška postaja skupaj z železnico Semmering. Tudi v Mürzzuschlagu so imeli delavnice za vzdrževanje vlakov.¹¹⁰



Slika 99: Proga čez prelaz Semmering, razglašena za svetovno kulturno dediščino organizacije UNESCO leta 1998
(vir: spletna stran Südbahnmuseum Mürzzuschlag)



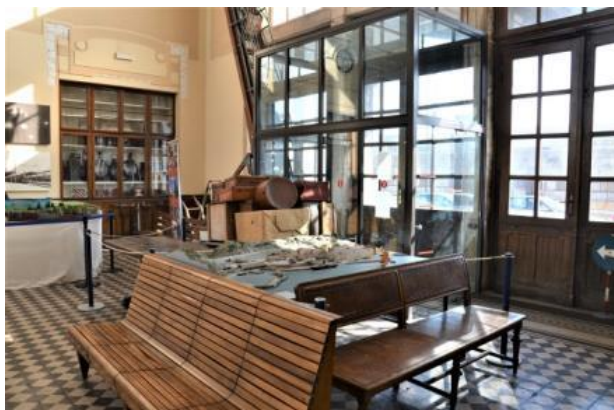
Slika 100: Muzej Južne železnice v Mürzzuschlagu
(vir: spletna stran Südbahnmuseum Mürzzuschlag)

- **Železniški muzej Campo Marzio Trst/Assoziacione Museo-Stazione Triesete Campo Marzio**

Po ogledu spletne strani muzeja v Trstu nam je na naša vprašanja prijazno in v slovenščini odgovoril gospod Luca Klobas. Zapisal je, da muzej hrani veliko predmetov, povezanih z

¹¹⁰ Glej prilogo 7. Spletna stran Muzeja Južne železnice Mürzzuschlag na Semmeringu, dostopno na: <https://www.suedbahnmuseum.at/at/>

Južno železnico. Med pomembnejše spadajo: signalno varnostna naprava Südbahn-Werke (SBW), s katero so preko žicevodov na daljavo upravljali kretnice in signale, mehanski signalni blok s proge Gradec–Špilje, velika delujoča maketa v merilu 1:87, ki uprizarja stanje železniških postaj Opčine Südbahnhof in Opčine Staatsbahnhof v letu 1910, mejni kamen Južne železnice, ki je označeval zemljišče v posesti železnice in se je nahajal ob železniški progi, uniforma postajnega načelnika z dvorogo kapo in sabljo, ročne in namizne svetilke, poštni žigi, velik postajni termometer, delujoča zapornica za cestni prehod čez progo, statična maketa, ki uprizarja plan starega tržaškega pristanišča in bližnje železniške postaje v letu 1857, snežni plug iz leta 1857, razno arhivsko gradivo, kot so knjige, razglednice, slike, tehnične risbe postaj, železniških vozil in objektov. Iz Maribora nimajo nobenih predmetov iz časa Južne železnice.¹¹¹



Slike 101, 102, 103: Železniški muzej Campo Marzio Trst
(vir: Železniški muzej Campo Marzio Trst)

5. 2. 3 Pokrajinski arhiv Maribor

Ogledale smo si spletno stran Pokrajinskega arhiva Maribor in s pomočjo iskalnika našle nekaj fotografij, povezanih z Južno železnico.¹¹² Gospa Sabina Lešnik nam je poslala fotografije Maribora iz časa Južne železnice z vsemi podatki. Na fotografijah so železniški

¹¹¹ Glej prilogo 8. Spletna stran Železniškega muzeja Campo Marzio Trst, dostopno na: <https://triestecampomarzio.com/>

¹¹² Spletna stran Pokrajinskega arhiva Maribor, dostopno na: <http://www.pokarh-mb.si/si/index.html> (13. 12. 2020)

kolodvor, šola v železničarski koloniji, hiše v železničarski koloniji, železniška postaja ter železniški tiri. Fotografije smo uporabile v nalogi.

5.3 Nesnovna kulturna dediščina

“Nesnovna kulturna dediščina pomeni prakse, predstavitve, izraze, znanja, veščine in z njimi povezani orodja, predmete, izdelke in kulturne prostore, ki jih skupnosti, skupine in včasih tudi posamezniki prepoznavajo kot del svoje kulturne dediščine.”¹¹³

Nesnovno dediščino o Južni železnici je danes težko pridobiti, saj ljudje ne živijo več. Kljub vsemu smo zbrale nekaj spominov na življenje v železničarski koloniji, spominov na železničarski poklic in na strojevodjo.

5.3.1 Spomini na življenje v železničarski koloniji (ustni vir: Maks Balan)

Delček ustnega izročila smo uspele zbrati v pogovoru z najverjetneje najstarejšim prebivalcem železničarske kolonije, gospodom Maksom Balanom, ki se je rodil leta 1945 v stavbi šole, v kateri živi še danes.¹¹⁴

Gospod Maks Balan nam je povedal, da je odraščal v železničarski koloniji. Razkril nam je, da v njegovi rojstni hiši, v kateri stanuje še danes, niso bila vedno stanovanja. Prvotno je bila to osnovna šola za otroke delavcev. Stavba ima velika okna, ker so bile v njej učilnice. Na zunanji strani stavbe še zmeraj stojijo štirje veliki dimniki, saj je vsaka učilnica imela peč na trdo gorivo. Sedaj dimniki niso več v uporabi. Povedal nam je tudi, da sta bila na vsaki strani hiše na kratkih stranicah na podstavkih dva kipa v naravni velikosti. To sta bila Marija in Jožef, ki so ga otroci imenovali tudi Sveto jabolko. Kipov sedaj ni več. Ne spominja se, kaj se je zgodilo z Marijinim kipom, ve pa, da so Jožefa razbili nepridipravi. Ti podatki so bili za nas zelo dragoceni, saj smo iz Pokrajinskega arhiva dobile fotografijo nekdanje šole, na kateri je eden od kipov viden, danes pa ga več ni. Oče gospoda Balana je opravljal delo železničarja. Delal je v delavnicah, bil je ključavničar in kovač. Mama je bila doma gospodinja. Gospod Balan se ni odločil za enak poklic kot oče. Po končani osnovni šoli (OŠ Borisa Kidriča) in nadaljnjem šolanju je delal v TVT Boris Kidrič. Popravljal je motorna vozila in podobno. Delal je tudi v šolstvu.

¹¹³ Koordinator nesnovne kulturne dediščine, dostopno na: <http://www.nesnovnadediscina.si/> (6. 1. 2021).

¹¹⁴ Glej prilogo 9.

Gospod se še danes spomni, da so bili v koloniji vodnjaki, iz katerih so črpali vodo. Na to temo nam je povedal zanimiv spomin.¹¹⁵ Gospod Maks Balan opaža, da danes v koloniji živi le malo železničarjev, zaposlenih na železnici. Gospod Balan je dejal, da je bil njegov oče ajzenponar. Do takrat nismo vedele, kaj beseda pomeni, zato smo si pomagale s slovarjem in ugotovile, da beseda izvira iz nemške besede Eisenbahn, ki pomeni železnica. Ajzenponar pa pomeni železničar.¹¹⁶



Slika 104: Maks Balan v železničarski koloniji, 2021
(vir: lastna fotografija)

5. 3. 2 Spomini na poklic železničarja (ustni vir: Mihael Bučar)

Gospod Mihael Bučar, vodja muzeja Južne železnice v Šentjurju, je bil železničar. Teh časov se zelo rad spominja. Gospod Bučar ni iz železničarske družine. Ta poklic mu je v najboljši luči predstavil njegov nadučitelj. Šolal se je v Mariboru in nato v Ljubljani. Šolanje je zaključil kot najboljši učenec in prejel posebno priznanje za marljivost. Prva železniška postaja mu je bila Laško. Nato postaja v Celju. Kar 24 let je bil šef postaje Šentjur. Na železnici so bili zaposleni vlakovni odpravnik, strojevodja in kurjač, vlakovodja, kretniško osebje, nadzornik prog, progovni delavci, blagovni in potniški blagajniki, skladiščniki. Kot je zapisal Mihael Bučar, so bili železničarji nekoč zelo lepo oblečeni. Nosili so službene obleke v kroju, kamor so pripadali. Barva je bila modra z zlatimi in modrimi našitki ter kovinskimi

¹¹⁵ Glej prilogo 9.

¹¹⁶ Spletni slovar fran.si, dostopno na: <https://fran.si/iskanje?View=1&Query=ajzenpon> (18. 1. 2020)

gumbi, v katerih je bilo krilato kolo. Vsega tega danes ni več. Poklicev, povezanih z Južno železnico, je bilo v tistem času veliko več, niso se pa bistveno spremenili.¹¹⁷



Sliki 105, 106: Mihael Bučar, 24 let šef postaje Šentjur, vodja Muzeja Južne železnice v Šentjurju, 2019
(vir: lastni fotografiji)

5. 3. 3 Spomini na strojevodjo (ustni vir: Nadja Bevc)

Naša informatorka gospa Nadja Bevc nam je zaupala nekaj zanimivosti o svojem očetu. Oče Jože Vodeb je bil strojevodja in je vozil vlak na povezavi Ljubljana–Pulj, nato pa še na povezavi Divača–Pulj. Gospod je že od malega imel rad vlake, saj je z družino stanoval zelo blizu železniške postaje v Šentjurju. Prav zaradi tega se je odločil za ta poklic. V domačem kraju se je izučil za kovača, kasneje pa je v Mariboru delal v železničarskih delavnicah. Stanoval je nikjer drugod kot v železničarski koloniji. Iz Maribora se je odpravil v Ljubljano, kjer je opravil kurjaški strokovni izpit. Za strojevodjo se je izučil na Hrvaškem, saj je bila šola za strojevodje samo tam. Začel je voziti lokomotive, eni je bilo ime Štefka. Ta lokomotiva je sedaj muzejski eksponat v Štorah. Ko je zamenjal progo, je začel voziti drugo lokomotivo. Gospa Bevc nam je zagotovila, da je njen oče v svojem poklicu resnično užival. Enkrat je lahko celo opazovala očetovo delo v strojevodski kabini. Poklic je bil takrat zelo spoštovan,

¹¹⁷ Glej prilogo 4.

odgovoren in naporen. Zahteval je natančnost, zbranost, časovno točnost, hitro odločanje in ukrepanje ter redno strokovno usposabljanje, da je bila vožnja zares varna.¹¹⁸



Slika 107, 108: Fotografija strojevodje Jožeta Vodeba in njegove hčerke Nadje Bevc, 2021
(vir: lastni fotografiji)

5. 3. 4 Spomini na strojevodjo (ustni vir: Marijana Cizl)

Tudi oče naše informatorke gospe Marijane Cizl je bil strojevodja in tudi ona nam je povedala nekaj zanimivosti o svojem očetu. Gospod Franc Muzek je bil strojevodja med drugo svetovno vojno, in sicer na povezavi Avstrija–Slovenija. V času, ko je opravljal ta poklic, je živel na Dunaju. Ker so mu kasneje na zdravniškem pregledu, ki so ga morali opravljati vsakih nekaj let, odkrili barvno slepoto, je žal moral službo strojevodje opustiti, njegova ljubezen do dela na vlaku pa zato ni bila nič manjša. Vlaki in vse, kar je povezano z njimi, so mu bili tako pri srcu, da se je odločil za delo kurjača in tako še naprej opravljal poklic, ki mu je bil všeč. Gospa Cizl se žal z očetom nikoli ni peljala na vlaku, saj je zbolel za multiplo sklerozo in umrl, ko je bila še deklica, stara le 9 let. Je pa ljubezen do vlakov ostala v njej, saj je živela na Studencih, nasproti železniške postaje, kjer je vsak dan opazovala vlake. Z mamo je velikokrat potovala z vlakom, prav tako je njena mama (žena g. Franca Muzka) na izlete z vlakom vozila svoja vnuka. Tudi fant sta z okna njihovega stanovanja vsak dan z zanimanjem opazovala dogajanje na železniški postaji, kadar sta le lahko, pa sta vlake opazovala tudi na železniški postaji. Še danes, četudi sta starejša, z veliko vnemo sestavljata iz kock lokomotive, vagone, železnico in navdušenje nad vlaki prenašata na svoje otroke.

¹¹⁸ Glej prilogo 10.



Slika 109: Franc Muzek v železničarski uniformi, okoli leta 1943–44
(vir: zasebna last Marijane Cizl)



Slika 110: Franc in Marijana Muzek, okoli leta 1963
(vir: zasebna last Marijane Cizl)

5. 3. 5 France Prešeren, Od železne ceste, 1845

Pesem od železne ceste.
(Andrejčnik in Barhika.)

A. Bliža se železna cesta, Njé se, ljubca! veselím; Iz Ljubljáne v druge mesta, Kakor tičik poletím. B. Ak je blizo tista cesta, Móraš vzét' me, ljubčik mój! De poglédát ptáje mesta Bóm peljála se z tebój. A. Sam se po železni césti Vózil bóm od nás do nás; Drugo ljúbco v vsakim mésti Imel bóm za krátek-čas. B. Céste tébi ne zapéram, Ne na Dúnaj, v Grádec, v Terst; Al ti méne pústi zméram, Pét 'mam bóljših na vsak perst. A. Vé Kranjice ste košáte, So prijazne Stájerke; Terst dekléta 'ma bogáte, Dúnaj zá! oblécene. B. Smo poštene me Kranjice, Vsak slepárcik ní za nás; Me pa hócmo bit' ženice, Ljubce ne za krátek-čas.	A. Vé si pa žel'te možičke, Ki ne stópjo 'z vójence, Védno vpréžene osličke, Dolgočasne révčike. B. Tébe sljá pa h krótkim tícám Vléče, buzakljunski kós; Véter dal bós dvajsetícám Percapljá! nazáj bós bós. A. Jez popéljem se kje v Bérno *) Snúbít Júdne këršene; Tam peržénil z žéno čérno Bóm zlatá na mérnike. B. Jez pa iz domačih stárcov Sí možá zvolila bóm; Imel bó, ko péška, dnárcov, Méne várval bó in dóm. A. Žéne jez ne bóm zapéral, Bál ne bóm se zá-njo nič; Njé ohrésti bóm pobéral, Zível brez skerbi, ko tič. B. Jez pa hláče bóm nosila, Gospodár bom čez mošnjó; Bóm vabila na kosila Kógar méni bó ljubó.	A. Vári! eéli dan bo gódel, Vso nóč kášljal stari móž; Bó te še od híše spódel, Ak mu strégla prav ne bós. B. Judnja je ko satan zvíta, Kadar bós z njo zavozlán, Pervošila skoporíta Kómej ti bo sók neslán. A. Tórej bódi méni zvésta, Saj te ljubím le samó; Kje je še železna cesta! Kój mi v zákon dáj rokó. B. Tébi jez ne bóm nezvésta, Ali ti si tičik zrél; Ak železna pride cesta, Vári, de ne bós mi všel. A. Po nji peljal te ženico Bóm na Dúnaj, v Grádec, v Terst; Zvésto kázat jim Kranjico, Ak ne bó napóti — kerst. B. Ak kaj tága se naprávi, Bós počákal, ljubčik mój! Vsélej móž nar mánj zaprávi, Ak ženico ma se bój. Dr. Prešérin.
--	---	--

*) Bränn, poglavitno Marsko mesto, kamor železna cesta pelja, in kjer veliko bogatih Judov prebiva.

Slika 111: France Prešeren, Pesem od železne ceste, Kmetijske in rokodelske novice, 1845
(vir: <http://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:DOC-OVR9Z4DB>)

Južna železnica se omenja tudi v književnosti. France Prešeren je napisal ljubezensko pesem na temo novo zgrajene Južne železnice. Vanjo je vključil železnico, saj je bilo v tistih časih to nekaj čisto novega. Prej ljudje niso poznali železniškega prometa, saj so se vozili s konji. Zaradi tega se jim je to zdelo še toliko bolj nenavadno in zanimivo. V pesmi lahko zasledimo mesta, skozi katera je potekala železnica. France Prešeren v pesmi omenja, da bo v vsakem mestu, skozi katerega pelje železnica, imel drugo ljubico. Na koncu pa vendarle prizna, da je najlepše doma in da bo ob prihodu železne ceste s seboj popeljal tudi svojo ljubljeno.

6 OHRANJANJE KULTURNE DEDIŠČINE JUŽNE ŽELEZNICE

Ker sedaj že zelo dobro poznamo kulturno dediščino, povezano z Južno železnico, smo razmišljale, kako bi lahko pripomogle k njenemu ohranjanju.

- **Vodenje po železničarski koloniji za sošolke in sošolce (zloženka, filmček)**

Svoje sošolce in sošolke bi rade popeljale na ogled železničarske kolonije in delavnic Južne železnice. Pokazale bi jim naselje hiš stare in nove kolonije, jim povedale nekaj o njihovi zgodovini in pokazale najpomembnejše stavbe – šolo, otroško zavetišče in trgovino. Popeljale bi jih po pomembnih ulicah in jim povedale, po kom se imenujejo. Razkrile bi jim še kakšno zanimivost. Razkazale bi jim delavnice in jim prikazale njihov pomen od začetka obratovanja vse do danes. Peljale bi jih do parne lokomotive, razstavljene pred Prometno šolo Maribor.¹¹⁹ Ker seveda to sedaj ni mogoče, se nam je porodila ideja, da bi sošolcem Južno železnico prikazale na drugačen način, in sicer tako, da bi ustvarile kratek filmček¹²⁰ o našem raziskovanju in izdelale zloženko¹²¹ z glavnimi podatki o kulturni dediščini Južne železnice.

- **Označitev stavb in ulic v železničarski koloniji, postavitve smerokazov**

Mestni četrti Magdalena, v kateri se nahaja železničarska kolonija, bi predlagale, da se izdelajo informacijske table, ki bi vsebovale zemljevid kolonije in fotografije pomembnih zgradb s kratkimi opisi. Table bi postavili ob najpomembnejših zgradbah. Na začetku vsake ulice bi postavili informacijske table s kratkim opisom poimenovanja ulice. V koloniji bi lahko postavili oznake in smerokaze, ki bi obiskovalce vodili do pomembnih zgradb v koloniji.

- **Označitev mariborskega kolodvora, postaje Studenci, pesniškega viadukta, košaškega tunela in lokomotiv na prostem**

Na enak način bi predlagale, da se označijo tudi druge stavbe, povezane z Južno železnico in predmeti na prostem.

¹¹⁹ Načrt ogleda je priložen v prilogi 11.

¹²⁰ Filmček je priložen raziskovalni nalogi - tu.

¹²¹ Zloženka je priložena v prilogi 12.

- **Ureditev muzejske sobe in razstavišča v eni izmed zgradb**

Mestni četrti Magdalena bi predlagale, da se v eni izmed zgradb v železničarski koloniji (najprimernejša bi bila zgradba, v kateri je bil otroški azil) uredi muzej in razstavišče. Ena izmed sob bi preuredili v razstavni prostor s starimi predmeti, povezanimi s kolonijo, železnico in delavnicami z avdio-video razlagami. V eni od sob bi uredili razstavišče, kjer bi lahko znani fotografi razstavili fotografije o koloniji in Južni železnici. Ena sobo bi preuredili v predavalnico in prostor za izvajanje zgodovinskih delavnic za osnovnošolce in srednješolce.



Sliki 112, 113: Zloženska o kulturni dediščini Južne železnice
(vir: lastni fotografiji)

7 ANKETNI VPRAŠALNIK O VOŽNJI Z VLAKOM

Še v prejšnjem stoletju je bil prevoz z vlakom najpogostejša oblika prevoza na daljše razdalje, zato nas je zanimalo, koliko naših vrstnikov in njihovih staršev ter starih staršev se je že peljalo z vlakom, kako pogosto se z vlakom vozijo danes, ali med našimi vrstniki obstaja zanimanje za železničarske poklice.

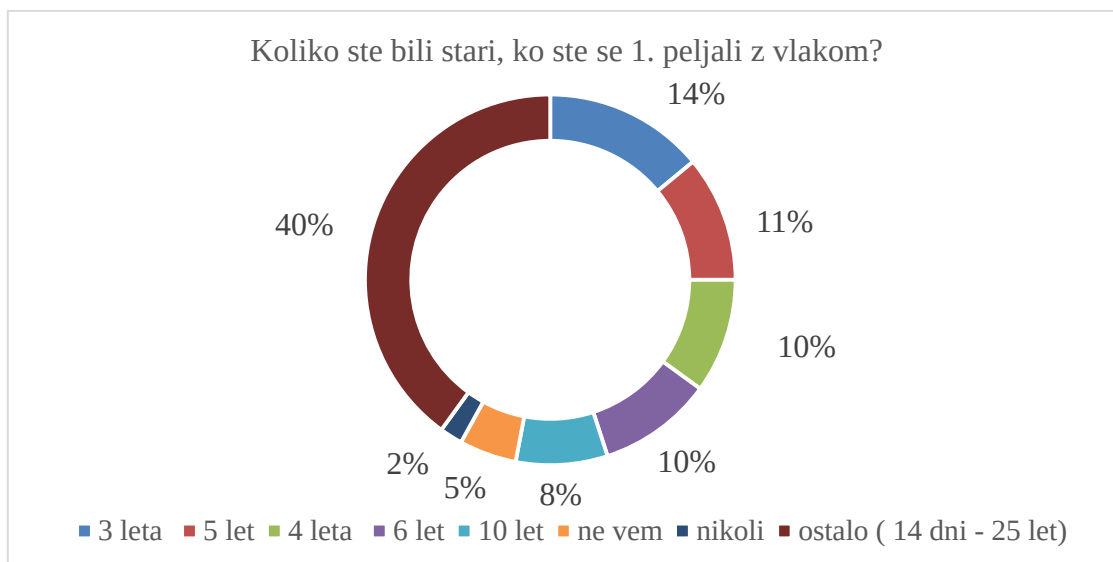
Sestavile smo anketni vprašalnik z naslednjimi vprašanji:

1. Kdaj ste se prvič peljali z vlakom, koliko ste bili stari?
2. Kam in s kom ste se prvič peljali z vlakom?
3. S katerim prevoznim sredstvom se največ vozite?
4. Kako pogosto ste se vozili z vlakom, ko so bili še časi temu primerni?
 - a) Vsak dan.
 - b) Vsak teden.
 - c) Enkrat na mesec.
 - d) Večkrat na mesec.
 - e) Enkrat letno.
 - f) Nikoli.
5. Ali se je kdo v vaši družini ukvarjal s poklicem, povezanim z železnico?
6. Ste kdaj razmišljali, da bi si izbrali poklic, povezan z železnico (npr. strojevodja)?

Odgovore smo zbrale, ovrednotile in vstavile v priložene tortne prikaze.

1. Kdaj ste se prvič peljali z vlakom, koliko ste bili stari?

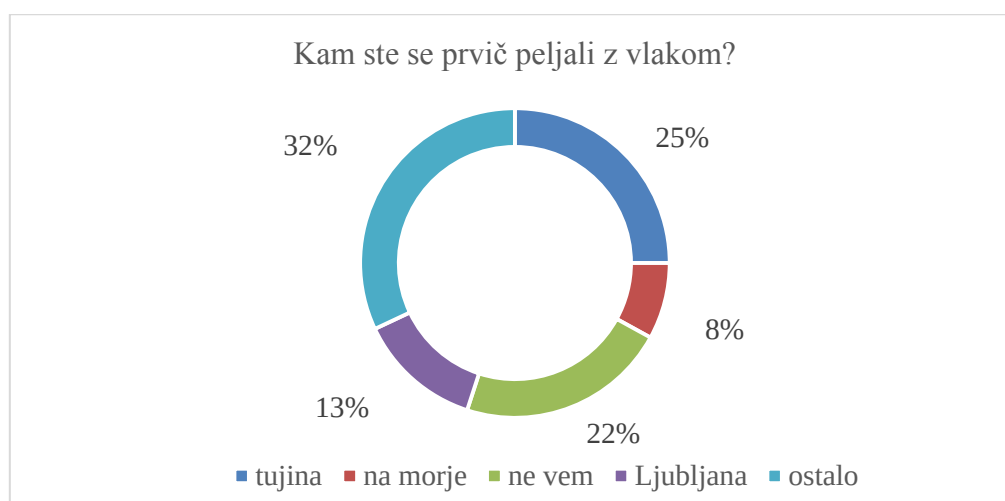
Anketirani so se najpogosteje prvič peljali z vlakom med tretjim in desetim letom starosti. Ostali anketirani, ki so prikazani v 40-ih odstotkih, so v manjših deležih (od 1 % do 4 %) bili stari od 14 dni do 25 let, ko so se prvič peljali z vlakom.



Prikaz 1

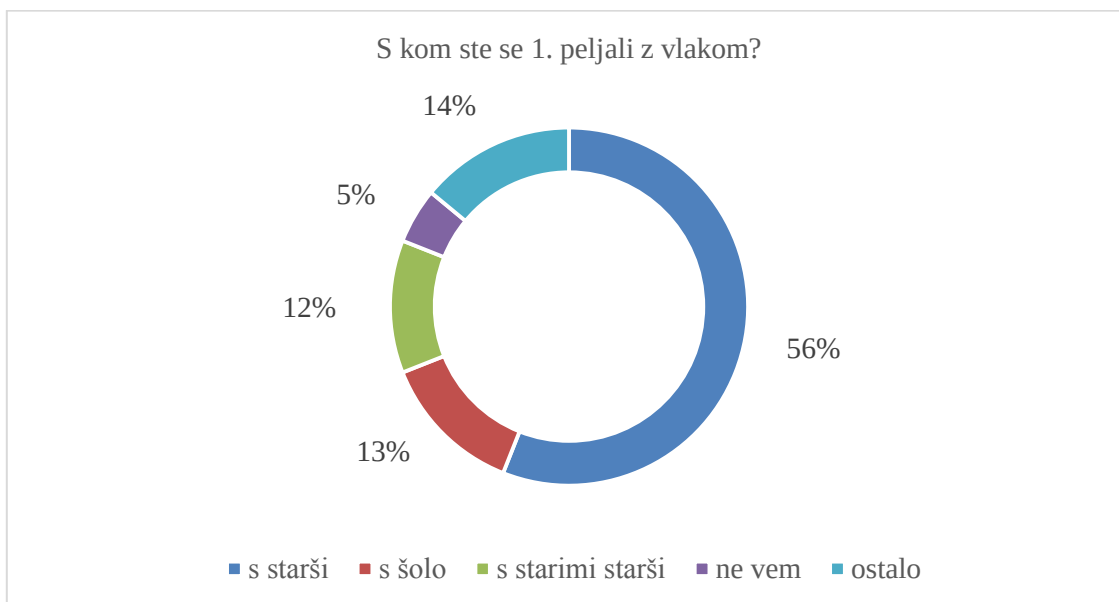
2. Kam in s kom ste se prvič peljali z vlakom?

25 % anketiranih se je z vlakom prvič peljalo v tujino, npr. v Avstrijo, Hrvaško, Srbijo, Francijo, Nemčijo ... Veliko starejših se je prvič peljalo z vlakom po republikah bivše skupne države Jugoslavije (Bosna in Hercegovina, Srbija, Črna gora, Makedonija, Hrvaška). 13 % anketirancev se je peljalo v Ljubljano, 8 % na morje, 22 % anketiranih pa ne ve, kam so se prvič peljali. Ostalih 32 % odstotkov anketirancev se je peljalo v različne kraje po Sloveniji.



Prikaz 2

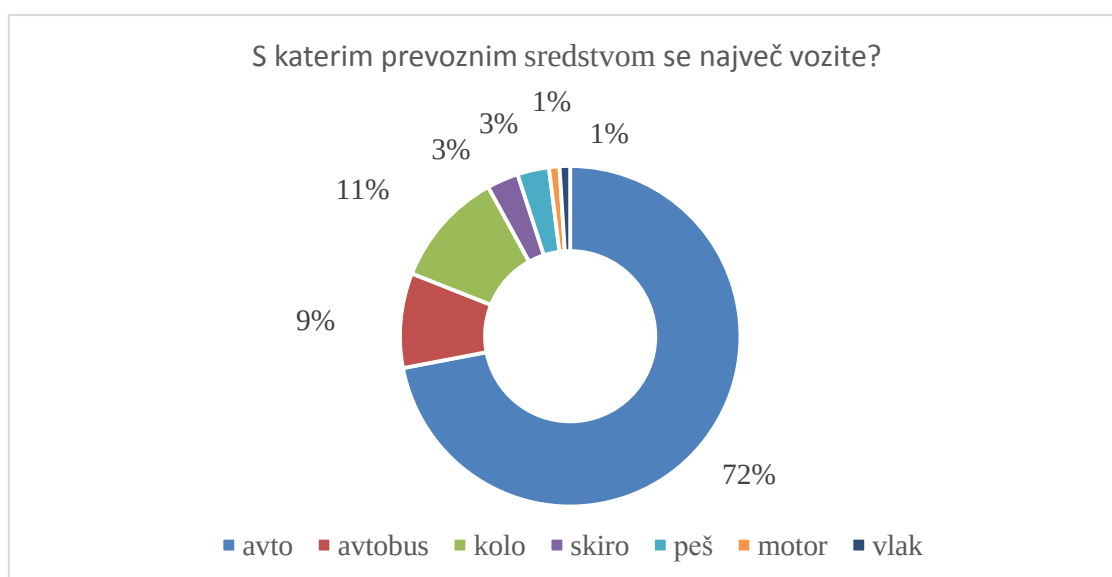
56 % anketiranih se je prvič peljalo s starši, 12 % s starimi starši, 13 % pa s šolo. 5 % anketirancev ne ve, s kom so se prvič peljali z vlakom, ostalih 14 % se je prvič peljalo s prijatelji ali ostalimi družinskimi člani.



Prikaz 3

3. S katerim prevoznim sredstvom se največ vozite?

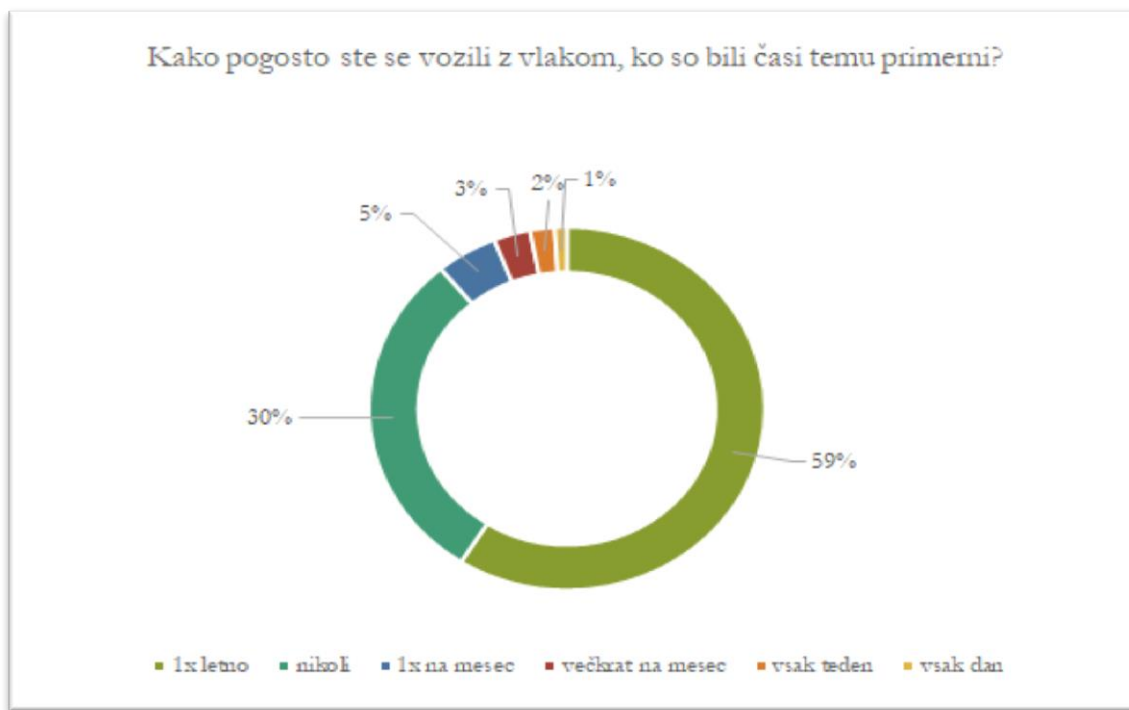
Najbolj priljubljeno prevozno sredstvo je, kot kaže, avto, saj se z njim vozi kar 72 % anketirancev, delež kolesarjev je 11 %. 9 % je anketirancev, ki najpogosteje uporablja avtobus. Le 3 % anketiranih največ hodi peš, 3 % uporabljajo skiro, 1 % anketiranih se vozi z motorjem in 1 % z vlakom.



Prikaz 4

4. Kako pogosto ste se vozili z vlakom, ko so bili časi temu primerni?

Kar 59 % anketirancev se z vlakom vozi le enkrat letno, 30 % se ji z vlakom ne vozi. Enkrat na mesec se z vlakom vozi 5 % anketiranih, 3 % večkrat na mesec, 2 % vsak teden, 1 % pa vsak dan.



Prikaz 5

5. Ali se je kdo v vaši družini ukvarjal s poklicem, povezanim z železnico?

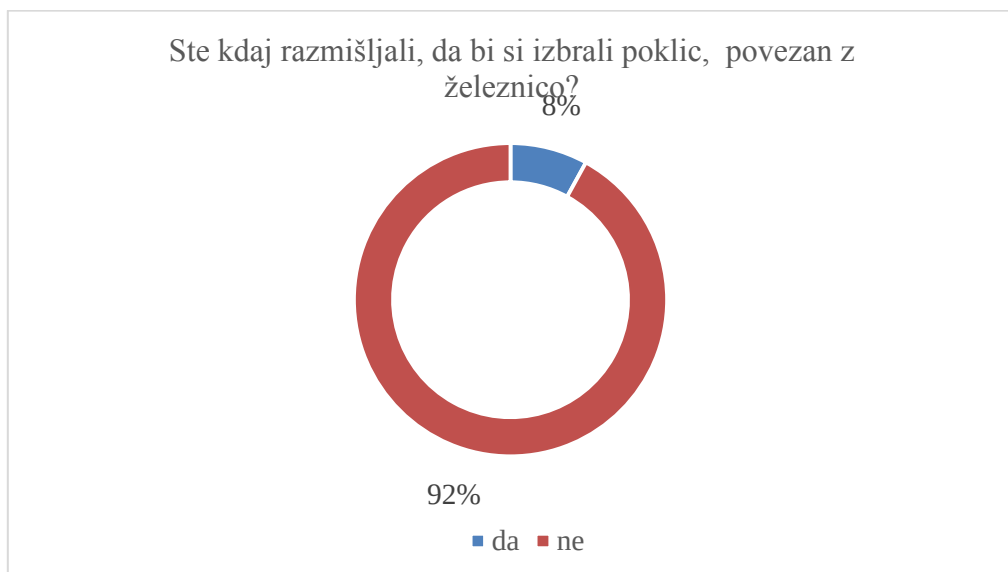
25 % članov družin anketiranih se je ali se še ukvarja s poklicem, povezanim z železnico.



Prikaz 6

6. Ste kdaj razmišljali, da bi si izbrali poklic, povezan z železnico?

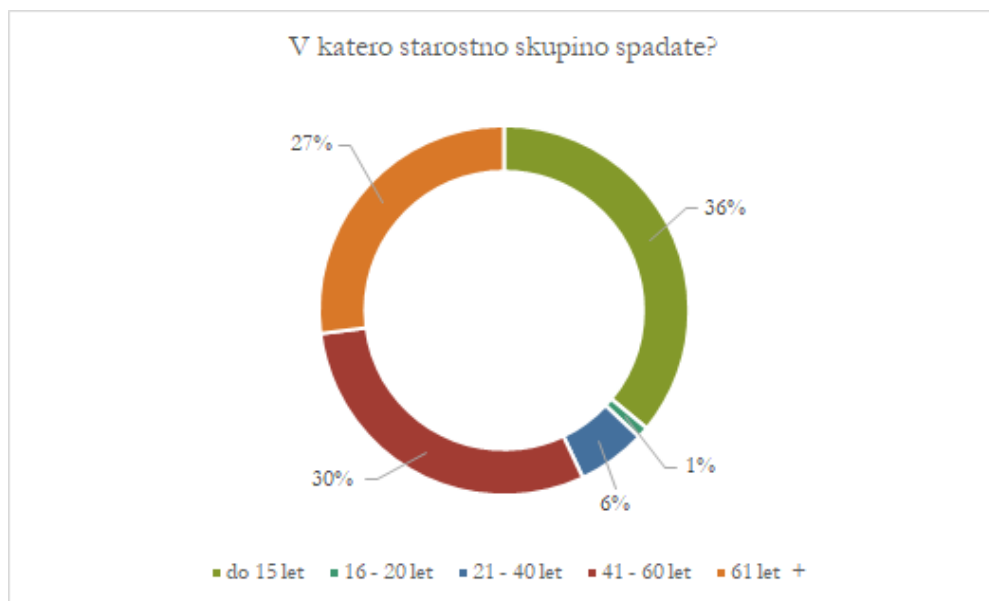
Le 8 % anketiranih je razmišljalo o poklicu, ki je povezan z delom na železnici, 92 % pa o tem ni nikoli razmišljalo.



Prikaz 7

7. V katero starostno skupino spadate?

Anketo je izpolnilo 183 oseb, med katerimi je bilo 36 % anketiranih starih do 15 let, 1 % od 16 do 20 let, 6 % anketirancev je bilo starih od 21 do 40 let, od 41 do 60 let je bilo starih 30 % anketiranih, preostalih 27 % bilo starih več kot 61 let.



Prikaz 8

Rezultati anketnega vprašalnika

Na podlagi anketnih rezultatov smo ugotovile, da se po en posameznik iz vsake generacije še ni peljal z vlakom. Vrstniki in njihovi starši so se z vlakom peljali dokaj zgodaj (do desetega leta), medtem ko so se starejše generacije (stari starši) najpogosteje prvič z vlakom peljale v najstniških letih ali še kasneje. Večina vrstnikov se je prvič peljala v tujino s svojimi starši, stari starši pa so se najpogosteje prvič peljali sami, predvsem iz ali v bivše republike Jugoslavije. V družinah so se najpogosteje s poklicem, povezanim z železnico, ukvarjali stari starši ali prastarši naših vrstnikov. Nihče od staršev pa ne opravlja dela, povezanega z železnico. Zelo malo naših vrstnikov razmišlja o poklicu, ki je povezan z delom na železnici ali vlaku, so pa o tem razmišljali njihovi starši in predvsem stari starši. Ne preseneča nas, da je najpogostejše prevozno sredstvo danes avto, z vlakom pa se redno vozi le 1 % anketiranih.

8 DRUŽBENA ODGOVORNOST

Ob zaključku našega raziskovalnega dela želimo poudariti, kako pomembno je v današnjem času ravnanje posameznika za ohranjanje kulturne dediščine. Na naše rodno mesto Maribor smo zelo ponosne. Če dediščine ne bi ohranjali, danes ne bi imeli česa pokazati obiskovalcem in ne bi vedeli, kaj se je v preteklosti dogajalo. Predvsem želimo, da bi se vsi zavedali, kako pomembna je kulturna dediščina, da je zanjo potrebno skrbeti in jo čuvati. Želimo si, da bi tudi naslednji rodovi vedeli, kako velik pomen je imela Južna železnica za razvoj Maribora. Kot osnovnošolke lahko pripomoremo k ohranjanju kulturne dediščine tako, da o njej širimo znanje in nanjo opozarjamo. Zato smo izdelale zloženko o kulturni dediščini Južne železnice in posnele kratek filmček, ki smo ga predstavile svojim sošolcem.

9 RAZPRAVA IN INTERPRETACIJA REZULTATOV

Raziskovalno delo nam je omogočilo, da smo lahko odgovorile na vsa naša raziskovalna vprašanja.

Odgovore na **prvo raziskovalno vprašanje** (*Kdaj je bila zgrajena Južna železnica, kje je potekala in kdo jo je dal zgraditi?*) smo našle v literaturi. Ob tem smo ugotovile, da se splošni podatki o Južni železnici v različnih publikacijah ves čas ponavljajo. Najzanimivejše podatke smo našle v knjigi Gustava Rudolfa Puffa, saj je živel v času, ko so železnico gradili in je stavbe tudi sam videl.

Najbolj so nas presenetili odgovori na **drugo raziskovalno vprašanje** (*Kako je Južna železnica vplivala na razvoj Maribora?*). Našle smo jih v literaturi in v odgovorih strokovnjakov, zaposlenih v različnih muzejih v Sloveniji, Avstriji in Italiji. Po prihodu železnice je Maribor postal veliko prometno središče. Postal je tudi trgovsko mesto, saj so blago prevažali s pomočjo vlakov. Prav zaradi tega je prišlo do naraščanja števila prebivalcev. Enako je prihod železnice vplival tudi na druge kraje, skozi katere je bila speljana železnica.

Odgovore na **tretje raziskovalno vprašanje** (*Kaj nas še danes spominja na Južno železnico? Katere stavbe in predmeti so to, kje se nahajajo in ali so še v uporabi?*) smo dobile z delom na terenu in ob pomoči več strokovnjakov. Ker je bila Južna železnica zgrajena že zelo dolgo

nazaj, smo pričakovale, da se je ohranilo le nekaj premične in nepremične kulturne dediščine. Na Južno železnico nas danes spominja naš železniški most čez Dravo, železniški kolodvor, železniška postaja Studenci, železničarske delavnice ter železničarska kolonija. Zanimivo je, da je bila kolonija kot majhno mesto, saj so prebivalci imeli svojo šolo, vrtec, trgovino in različna društva. Zelo smo bile presenečene, koliko stavb je ohranjenih. Preden smo začele raziskovati Južno železnico, sploh nismo vedele, da so stavbe in objekti, mimo katerih hodimo vsak dan, nastale zaradi železničarskih delavnic. Večina nepremične dediščine je še vedno v uporabi. Hiše v koloniji so sedaj prenovljena stanovanja in delavnice imajo še vedno enak pomen. Res pa je, da se je videz kolonije spremenil. Hiše so prenovljene neenotno, kljub temu da so zaščitene. Premična dediščina pa je shranjena v muzejih in arhivih. Največ predmetov v povezavi z Južno železnico hranita Muzej Južne železnice v Šentjurju in Železniški muzej v Ljubljani. Muzejske predmete imajo tudi v Avstriji in Italiji, kjer se je Južna železnica začela in končala.

Tudi četrto raziskovalno vprašanje (*Ali je katera izmed ulic v železničarski koloniji poimenovana po osebi, ki je povezana z zgodovino železnice?*) je dalo pozitiven odgovor. Ugotovile smo, da so se nekatere ulice v koloniji v času Južne železnice imenovalе drugače. Imena ulic so nas nekoliko presenetila, saj teh priimkov prej nismo poznale. Večina ulic je poimenovana po ljudeh, ki so bili povezani z železnico. Zelo dobrodošlo bi bilo, če bi v železničarski koloniji postavili table, na katerih bi pisalo, po kom so ulice poimenovane in čemu so stavbe nekoč služile.

In še peto raziskovalno vprašanje (*Ali naši vrstniki danes še potujejo z vlakom?*). Na podlagi analize anketnega vprašalnika smo ugotovile, da se ljudje danes ne vozijo več veliko z vlaki, saj so jih izpodrinili avtomobili. Večina naših anketirancev tudi v družini nima člana, ki se ukvarja s poklicem, povezanim z železnicami. Le redki naši vrstniki razmišljajo, da bi se preizkusili v železničarskem poklicu, ki zna biti naporen in tudi zelo zanimiv.

10 SKLEP

Južna železnica je bila zgrajena na relaciji med Dunajem in Trstom. Družba Južne železnice je načrtovanje zaupala Carlu von Ghegi. Za nas je pomembna četrta etapa, ki so jo gradili leta 1846. Potekala je od Gradca do Celja. Prva lokomotiva, ki je pripeljala v Maribor, se je imenovala Ocean. Pripeljala je na Kolodvor, ki je še zmeraj na istem mestu, le da je stavba novejša. Ohranil se je tudi železniški most, predor v Košakih in zasut viadukt v Pesnici. Po prihodu železnice je Maribor postal prometno in trgovsko središče. Na njegov razvoj so vplivale tudi železničarske delavnice, zgrajene ob progi proti Koroški. Za zaposlene v delavnicah so zgradili naselje hiš, imenovano železničarska kolonija, ki je izjemen spomenik nepremične kulturne dediščine. Opažamo, da se je enoten videz hiš danes popolnoma izgubil, saj so si ljudje hiše uredili po svojem okusu, kljub temu da so zaščitene in vpisane v Register kulturne dediščine. Večina ulic v koloniji je bila nekoč poimenovana po ljudeh, ki so bili povezani z železnico. Največ premične dediščine v zvezi z Južno železnico hranijo v Muzeju Južne železnice v Šentjurju in Železničarskem muzeju v Ljubljani, tudi v Avstriji in Italiji. Ustne informacije o Južni železnici lahko danes dobimo le še iz tretje ali celo četrte roke, saj je od izgradnje minilo že več kot 160 let. V tem času se je močno spremenil tudi naš način življenja, saj se ljudje danes ne vozijo več toliko z vlakom kot nekoč.

Sklenemo lahko, da je Južna železnica zelo vplivala na razvoj našega mesta, saj bi Maribor brez nje bil danes drugačen. Če dediščine ne bi ohranjali, ne bi imeli česa pokazati obiskovalcem in ne bi vedeli, kaj se je v preteklosti dogajalo. Prepričane smo, da je za kulturno dediščino potrebno skrbeti in jo čuvati, k čemur lahko tudi same pripomoremo.

To je naša prva raziskovalna naloga. Naučile smo se, kako poiskati literaturo, jo navesti in narediti sprotno opombo. Zaradi epidemije smo se naučile komunicirati s strokovnjaki po elektronski pošti, ker si vseh muzejev nismo mogle ogledati. Nalogi smo namenile veliko prostega časa, vendar je bilo zelo zabavno in poučno. Velikokrat smo se podale na delo na terenu in se same prepričale o stvareh, ki smo jih prebrale v literaturi. Skrbno smo fotografirale zanimivosti. Ker nismo mogle delati skupaj, smo si delo razdelile in se dobivale na sestankih preko videokonferenčnega okolja ZOOM.

Namen naše raziskovalne naloge je dosežen. Odgovorile smo si na vsa zastavljena vprašanja, dobile nekaj novih idej in se veliko naučile. Raziskavo bi rade razširile tudi v druge kraje po Sloveniji, ki jih je povezovala železna cesta.

11 PRILOGE

Priloga 1: Slovenske železnice, Vleka in tehnika, Center Maribor, Iztok Lončarič

Priloga 2: Pokrajinski muzej Maribor, mag. Oskar Habjanič, višji kustos

Priloga 3: Muzej narodne osvoboditve Maribor, Mira Grašič, muzejska svetovalka

Priloga 4: Muzej Južne železnice Šentjur, Mihael Bučar, vodja muzeja

Priloga 5: Železniški muzej v Ljubljani, Miha Nagode

Priloga 6: Tehniški muzej Dunaj, mag. Thomas Winkler

Priloga 7: Muzej Južne železnice Mürzzuschlag na Semmeringu, mag. Kerstin Ogris

Priloga 8: Združenje Associazione Museo-Stazione Trieste Campo Marzio, Trst, Luka Klobas

Priloga 9: Maks Balan, Življenje v železničarski koloniji, Maribor

Priloga 10: Nadja Bevc, Spomini na strojevodjo, Gorica pri Slivnici

Priloga 11: Načrt vodenega ogleda železničarske kolonije in delavnic

Priloga 12: Zloženka o kulturni dediščini Južne železnice

PRILOGA 1

SLOVENSKE ŽELEZNICE, VLEKA IN TEHNIKA, CENTER MARIBOR

Kontakt: Iztok Lončarič

Gospoda Iztoka Lončariča smo v delavnicah obiskale leta 2019 in 2021. Dodatna pojasnila nam je posredoval po elektronski pošti. Odgovore smo dobile 11. 1. 2021.

1. Kdaj so delavnice južne železnice začele obratovati?

Leta 1863.

2. Kdaj so popravili prvo neparno lokomotivo?

Prehod iz parne vleke na dizel je trajal od leta 1961 vse do 1978, ko se je parna vleka ukinila. Prve dizel lokomotive, ki so začele voziti po naših tirih, so letnik 1961. Predvidevam, da so se v teh letih na naši lokaciji začele popravljati tudi prve dizel lokomotive.

3. Ali se je železniška postaja ob delavnicah zelo spremenila? Je danes sploh še v uporabi?

Ne, železniška postaja Maribor–Studenci se ni dosti spremenila in je še vedno v uporabi.

4. Ali so bile delavnice v drugi svetovni vojni poškodovane?

Da.

5. Koliko stavb nekdanjih delavnic se je ohranilo do danes in kakšna je bila njihova funkcija? (Videle smo rotundo ...)

Ohranila se je le rotunda.

6. So te stavbe zaščitene?

Da, stavbe so pod spomeniškim varstvom.

7. Čemu so služili razstavljeni predmeti? Kdo skrbi zanje? (Videle smo črpalko in voziček s klopco.)

Črpalka je služila črpanju dravske vode za potrebe parne vleke. Parna lokomotiva za proizvodnjo pare potrebuje velike količine vode, zato so takrat vodo črpali iz reke Drave. Kar ste ve imenovali voziček s klopco, je navadna klop, izdelana iz stare kolesne dvojice. Ekspонат vodne črpalke smo leta 2015 obnovili in zanj skrbimo sami.

8. Je vloga delavnic sedaj drugačna, kot je bila v času Južne železnice?

V bistvu ne, še vedno vzdržujemo lokomotive in tovarne vagone.

9. Koliko ljudi je danes zaposlenih v delavnicah?

125 delavcev.

10. Kakšno izobrazbo imajo in kaj delajo?

Delavci v proizvodnji so večinoma s poklicno izobrazbo strojnih, elektro in kovinarskih smeri, imamo pa tudi kader z višjo in visokošolsko izobrazbo, predvsem tehničnih smeri. V delavnicah servisiramo in generalno obnavljamo dizel železniška vozila.

11. Je poklic železničarja cenjen, kot je bil nekoč? Se zanj odloči veliko mladih?

Morda ne več tako kot nekoč, vendar še vedno obstaja velika želja po tem poklicu med mladimi. Kot primer navajam, da se je na zadnji razpis za strojevodje, ki je bil lani, prijavilo približno 1200 kandidatov na 30 prostih mest. Pojavljajo pa se kadrovske primanjkljaje v delavnicah, ker je vedno manj mladih s poklicno izobrazbo, ki so pripravljeni delati v procesu vzdrževanja železniških vozil.

12. Ali zaposleni v delavnicah živijo v železničarski koloniji?

Nekaj delavcev naših delavnic še vedno živi v železničarski koloniji.

PRILOGA 2

POKRAJINSKI MUZEJ MARIBOR

Kontakt: mag. Oskar Habjanič, višji kustos

Mag. Oskar Habjanič je odgovoril na naša vprašanja in nam jih posredoval po elektronski pošti, saj je bil muzej zaradi epidemije zaprt. Odgovore smo prejele 4. 1. 2021.

1. Ali v muzeju hranite predmete, povezane z Južno železnico?

Predmeti, vezani na Južno železnico, so resda skopi, zato so tisti, ki jih hranimo, toliko bolj dragoceni.

2. Kateri predmeti so to?

Gre za fotografije, ki prikazujejo zaposlene v takratni delavnici, upodobitve mesta, na katerih je železniški most prepoznan kot ena glavnih turističnih zanimivosti 19. stoletja. Neredko se železniški most tako uporablja na priložnostnih razglednicah, ki so prikazovale lepote tedanjega mesta ob Dravi.

3. Kako je Južna železnica vplivala na razvoj Maribora? Se je v tej povezavi ohranilo kaj muzejskih predmetov?

Prihod vlaka in dograditev železniške povezave med Dunajem in Trstom je prav gotovo pripomogel k hitrejšemu razvoju Maribora. Potrebno je vedeti, da je Maribor že pred povezavo veljal za drugo največje mesto takratne Štajerske. Maribor je bil upravni in finančni sedež tako imenovane Mariborske kresije, ki je zajemala širše območje Maribora. Na gospodarski razvoj pa je ob sami železnici zelo pripomogla še lega mesta z bogatim zaledjem, Pohorjem, ki je omogočil razvoj lesarskih in steklarskih obratov, ter reko Dravo, po kateri so tovorili surovine vse tja do Beograda v današnji Srbiji. Železniška povezava je omogočila podjetnikom iz Maribora in okolice, da so lažje dosegli tuje trge. Tako je že v drugi polovici 19. stoletja steklar Benedikt Vivat svoje izdelke izvažal na Bližnji vzhod, v Egipt in Turčijo, v 60. in 70. letih 19. stoletja je svoje izdelke na Bližnji vzhod izvažal tudi Anton Kleinschuster, ki je bil prepoznan v čevljarški industriji.

4. Ali hranite v muzeju kaj sodobnih predmetov, povezanih z železnico?

Zbiralna politika Pokrajinskega muzeja Maribor se, z redkimi izjemami, osredotoča na predmete do leta 1918. Premično dediščino iz sredine in druge polovice 20. stoletja zbira Muzej narodne osvoboditve, ki je bil sredi 20. stoletja ustanovljen prav za te namene.

5. *Nam lahko poveste kakšno zanimivost, povezano z vlaki in z Južno železnico ?*

Železnica je prav gotovo zelo zaznamovala povprečnega prebivalca Maribora in okolice. Razvoj železniške mreže je ob iznajdbi telegrafa gotovo najbolj olajšal vsakdan prebivalcev druge polovice 19. stoletja. Z železniško povezavo in prihodom prvega vlaka v Maribor je recimo zaključil svoje delo o Mariboru tudi Rudolf Gustav Puff, mariborski zgodovinar iz sredine 19. stoletja. Z gradnjo železnic so povezani eni največjih inženirskih dosežkov, to je gradnja mostov in viaduktov. Najdaljši, na celotni trasi Južnih železnic, se je nahajal prav v bližini Maribora, v Pesnici.

Še nekaj zanimivosti, ki jih najdemo v starih časopisih. Za zgodovino Maribora je zelo dragocen časnik *Marburger Zeitung*, ki je začel izhajati leta 1862. Prilagam prvo številko z dne 30. marca 1862, kjer najdete na koncu levo spodaj vozni red vlakov za Maribor, iz katerega je razvidno, da je vlak iz Dunaja v Trst in obratno potoval dvakrat dnevno v vsako stran, dvakrat tedensko pa je na tej relaciji vozil tudi hitri vlak. Časopis je natisnjen v nemškem jeziku.

Zanimivosti najdemo tudi v mariborskem koledarju – *Deutscher Bote, Marburger Kurzweil Kallender*, ki je izhajal enkrat letno od leta 1896. V njem lahko preberemo: *Družba Južna železnica je v Mariboru ustanovila pevsko društvo za svoje zaposlene. Imenovalo se je Südbahn-Liedertafel. Ustanovljeno je bilo leta 1865 in je delovalo mnoga leta. V koledarju iz leta 1896 je bila objavljena slika pevcev ob proslavi 30-letnice obstoja društva. Dirigent je takrat bil Emil Füllekruff. (Deutscher Bote, Marburger Kurzweil-Kalender fur das Jahr 1896, str. 134/97; Südbahn-Liedertafel Marburg; 30. Grundungsfest am 14. Juli 1895, str. 3;)* Svoj klub so imeli tudi strojevodje Južne železnice. Imenoval se je *Locomotivführer-Club. (Deutscher Bote, Marburger Kurzweil-Kalender fur das Jahr 1902, str. 71/27)*

V istem koledarju je zapisano, da je bila šola v železničarski koloniji gotova in slavnostno odprta 2. aprila leta 1871. Njen ravnatelj je bil leta 1896 Peter Irgolitsch. **(Deutscher Bote, Marburger Kurzweil-Kalender fur das Jahr 1896, str. 134/97)**

Iz koledarja za leto 1896 o družbi Južne železnice izvemo, da se je železniški kolodvor imenoval *Station Marburg – Südbahnhof*, njegov šef pa je bil takrat Franz Spaček. Druga železniška postaja je bila v predmestju ob progi proti Koroški in se je imenovala *Station Marburg – Kärntnerbahnhof*, njen šef pa je bil August Gerstlauer. Odprli so jo leta 1870, vendar ni imela stavbe, tako da so ljudje morali čakati na vlak na prostem. Tudi delavnice

Južne železnice – *Südbahnwerkstätten* so imele svojega šefa. To je bil inšpektor Ferdinand Kalus. Svojega šefa pa je imela tudi kurilnica Južne železnice – *Heizhaus*. To je bil Raimund Vessel. **(Deutscher Bote, Marbuerger Kurzweil-Kalender für das Jahr 1896, str. 135/98; 1899, str. 69/22)**

Kako se je povečal promet na Južni železnici v petdesetih letih njenega obratovanja, lahko razberemo iz zanimivih zapisov v mariborskem koledarju. Leta 1906 je A. M. v svojih spominih na Maribor v 19. stoletju zapisal: *»Naše mesto ob Dravi se je v zadnjih petdesetih letih spremenilo bolj kot prej v stoletjih. Le redki še živijo, ki se spominjajo Maribora v 50. letih 19. stoletja. ... Kdor je prišel s poštnim vlakom iz Gradca, ki je vozil le dvakrat dnevno, je lahko na kolodvoru videl leseno lopo, v kateri so bili parkirani poštni vozovi, namenjeni naprej na Koroško. Ob enajstih zvečer so te rumene pošasti ropotale skozi mesto. En vlečni voz z eno do tremi prikolicami je zagotavljal ves promet s sosednjo deželo. Danes pet vlakov dnevno omogoča prevoz številnim potnikom proti zahodu. Kdor je poleti stopil s kolodvora na prosto, je pred seboj videl zibajoča se koruzna polja. Prva hiša v smeri proti središču mesta je bila pritlična gostilna »Pri zelenem drevesu« (danes gostilna »Mestni Meran«). Nato je sledila na pol v zemlji skrita hiška mariborskih pekov, kjer je debeli Kager Rani prodajal izdelke pekovskega ceha.«* **(Deutscher Bote, Marbuerger Kurzweil-Kalender für das Jahr 1906, 64/22)**

PRILOGA 3

MUZEJ NARODNE OSVOBODITVE MARIBOR

Kontakt: Mira Grašič, muzejska svetovalka

Gospa Mira Grašič nam je odgovore na naša vprašanja posredovala po elektronski pošti, saj je bil muzej zaradi epidemije zaprt. Odgovore smo prejele 15. 1. 2021.

1. Katere predmete, povezane z Južno železnico, hranite v muzeju ?

Železničarsko uniformo, železničarsko signalno svetilko (karbidovko), sklepno vlakovno luč (petrolejko, tudi karbidovko), ki je bila pripeta na koncu vlakovne kompozicije in je z rdečo svetlobo opozarjala, da je na progi vlak, table za označevanje vagonov, lopato za premog.

2. Ali so v vašem muzeju ohranjeni tudi predmeti, povezani z Mariborom?

Seveda, Muzej narodne osvoboditve hrani predmete – muzealije iz zgodovine Maribora in severovzhodne Slovenije – zgoraj naštetih predmeti so se uporabljali v Mariboru in na relaciji Južne železnice na Štajerskem.

3. Kako je Južna železnica vplivala na razvoj Maribora? Se je v tej povezavi ohranilo kaj muzejskih predmetov?

Prihod železnice v Maribor je odločilno pospešil industrijski in gospodarski razvoj mesta. Na desnem bregu reke Drave so bile zgrajene Delavnice Južne železnice, dejansko prva velika kovinska tovarna, ki je po letu 1865 zaposlovala več kot tisoč visoko kvalificiranih delavcev (kovačev, ključavničarjev, električarjev, mehanikov, mizarjev, tapetnikov, pleskarjev). Popravljali so železniške in potniške vagona ter lokomotive.

4. Ali hranite v muzeju kaj sodobnih predmetov, povezanih z železnico?

Fotografsko gradivo železniških delavnic, železniškega mostu, obnove proge proti Šentilju, maketo vlaka.

5. Nam lahko poveste kakšno zanimivost, povezano z vlaki in z Južno železnico?

Pred sto leti so se s soške fronte ob koncu prve svetovne vojne vojaki vračali z vlaki. Bili so lačni in žejni. Obstajala je velika nevarnost, da bodo po Mariboru plenili in iskali hrano. General Rudolf Maister je zato ob mariborskem glavnem kolodvoru postavil kuhinjo s številnimi kotli, v katerih je 130 Mariborčank noč in dan pripravljalo tople obroke (konjetino) in kruh. V treh tednih so razdelile nad 500.000 obrokov.

V nekdanjih Delavnicah Južne železnice, ki so po koncu druge svetovne vojne postale velika jugoslovanska tovarna vagonov, lokomotiv in motornih vlakov, so za predsednika Jugoslavije (SFRJ – Socialistične federativne republike Jugoslavije) Josipa Broza Tita izdelali Modri vlak. Sestavljalo ga je več vagonov temno modre barve, v njih pa so bili: dnevni prostor, kuhinja, jedilnica, spalnice, toaletni prostori za predsednika, njegovo spremstvo in goste, vagon »elektrarna«, ki je celotno kompozicijo oskrboval z elektriko, toplo vodo ... Modri vlak so v Tovarni železniških vozil Boris Kidrič v Mariboru leta 1959 zgradili v zelo kratkem času. Dejansko sta obstajali dve enaki kompoziciji. Iz varnostnih razlogov sta na potovanje odpeljali skoraj sočasno (z zamikom petnajstih minut). Modri vlak, v katerem se je peljal predsednik Josip Broz-Tito, sta vlekli dve lokomotivi, medtem ko je rezervni Modri vlak vlekla ena lokomotiva. K rezervnemu Modremu vlaku so bili priključeni vagoni z avtomobili in opremo, ki jo je predsednik in njegovo spremstvo potrebovalo na potovanjih.

Leta 1966, ko se je Josip Broz Tito s soprogo vračal z dvodnevne obiska v Prekmurju in Prlekiji, se je z avtomobilom pripeljal v Maribor na glavno železniško postajo, kjer ga je že čakal Modri vlak. Tu se je spočil in se nato odpeljal po Partizanski cesti v Hotel Slavija, kjer mu je mariborska županja Vera Kolarič pripravila svečano večerjo. Po večerji se je ponovno odpeljal na glavni kolodvor in se z Modrim vlakom, ki je bil izdelan v Mariboru, odpeljal v Beograd.

PRILOGA 4

MUZEJ JUŽNE ŽELEZNICE ŠENTJUR

Kontakt: Mihael Bučar, vodja in ustanovitelj Muzeja Južne železnice Šentjur za Štajersko nam je na nekaj dodatnih vprašanj odgovoril po pošti.

Spoštovane,

na kratko vam bom odgovoril na vprašanja iz vašega dopisa. Zelo bom vesel, če boste objavili, kar sem napisal. Če bi napisal več, bi bilo seveda predolgo. Če pa bi še skrajšal, ne bi povedal nič! Mihael Bučar

MUZEJ:

1. Nam lahko, prosim, naštejete predmete iz vašega muzeja, povezane z Mariborom?

Muzejskih predmetov – eksponatov iz Maribora je veliko. Predvsem v pisni obliki, tudi fotografskega materiala itd. Nekaj posebnega je elektromehanični bločni aparat, ki je služil postaji Maribor za uvoze vlakov iz smeri Šentilj na prve tri tire že pred prvo svetovno vojno. Izdelan je bil v tovarni Siemens – Halsk v takratni Avstriji.

2. Do kdaj so bili ti predmeti v uporabi in kako so prišli v muzej?

Muzejski predmeti – eksponati so bili v uporabi približno do leta 1980. Dokler muzejska stavba ni bila obnovljena in prilagojena, sem jih hranil – konzerviral tam, kjer sem jih zasledil. Potem pa sem jih začel seliti v Šentjur, kar počnem še danes.

3. Ali nam lahko poveste, kateri objekti nepremične kulturne dediščine so zraven železničarske kolonije in delavnic še ohranjeni na območju Maribora. Kako se pride do njih?

Prva železničarska kolonija v Mariboru (Studenci) je v veliki meri ohranjena. Prav tako kurilnica za parne lokomotive in postajna zgradba postaje koroški kolodvor (Maribor Studenci). Na postaji Maribor ob Partizanski cesti pa žalostno umira parna lokomotiva 151-001: zadnja parna lokomotiva v Mariboru (zgrajena l. 1903), za katero ne skrbi nihče. Žalostno. Do vseh navedenih objektov lahko pridete s prelepega Glavnega trga v Mariboru peš v petnajstih minutah. Čez dravski most in še malo! Dobro je imeti vodiča, ki se dobro spozna na opisani del. Če ga boste kdaj potrebovali, sem na razpolago tudi jaz (B. M.).

4. V vaši knjigi smo prebrale, da so ob progi stali kamni, ki so označevali oddaljenost od Dunaja in Trsta. Ali je kakšen tudi na območju Maribora?

Ob progi so bili nekoč postavljeni kilometrniki in hektometrniki iz ročno obdelanega kamna v Avstriji. Mislim, da se v Mariboru ni ohranil nobeden. Muzej v Šentjurju ima postavljena dva, in sicer: klesani kamen z napisom 333 (kar pomeni 333 km od Dunaja) in 534 iz smeri Beograda. Železniška postaja Šentjur/St. Georgen je bila oddaljena 333 km od Dunaja za časa Avstro-Ogrske in v času Kraljevine in Jugoslovanske državne železnice iz Beograda 534 km.

5. Ali je v času Južne železnice Maribor imel še kakšno postajo razen glavnega kolodvora in postaje ob delavnicah?

Železniška postaja je bila zgrajena leta 1845 in predana prometu 1846. Bila je ena najlepših stavb na železniški trasi Dunaj–Trst. Poškodovana je bila leta 1944 in popolnoma porušena pri bombardiranju Maribora 1945. Leta 1957 je bila zgrajena sedanja zgradba. Koroški kolodvor – Studenci je bil zgrajen kasneje. Prav tako tudi tovarna postaja Tezno. Leta 1846 je bilo na odseku proge Gradec–Celje na Slovenskem samo 8 železniških postaj: Pesnica, Maribor, Rače, Pragersko, Poljčane, Ponikva, Šentjur in Celje.

6. Ali nam lahko posredujete tudi kaj slikovnega gradiva, povezanega z Mariborom?

Slikovno gradivo je bilo posneto 4. 1. 2021 in isti dan posredovano.

7. Ali je tudi v Trstu muzej Južne železnice?

Trst je železnica obiskala leta 1857. Pri odprtju proge je Trst obiskal tudi cesar Franc Jožef. V Trstu je več muzejev. Gotovo je na spletni strani tudi otvoritev železniške proge Dunaj–Trst.

POKLIC:

8. Kako to, da ste se odločili za železničarski poklic? Kdo Vas je navdušil?

Ne izhajam iz železničarske družine. Za železničarja sem se odločil sam. »Krivec«, da sem železničar, je bil Janez Rutar, nadučitelj podružnične šole Kompole nad Štorami. V šoli nam je razlagal, kako je sestavljen telefonski aparat, čemu služi. Ker ga šola ni imela, nas je peljal v Štore na takratno železniško postajo. Ko sem vse to videl, sem se tisti moment odločil za železničarski poklic, star sem bil 10 let. Takšna odločitev je bila tudi po končanem 8. razredu v Šentjurju. »V glavi sem imel ves čas železnico.« In kaj se je pripetilo nekoč v Mariboru? Ko sem šel prvo soboto po končanem šolanju domov, s kovčkom v rokah, sem se ustavil v mestu v frančiškanski cerkvi. Pri glavnih vratih je v kotu sedel starejši mož brez obeh nog. Izgubil jih je v vojni. Zraven sebe je imel klobuk in prosil za darove. Segel sem v žep in mu natrosil nekaj dinarjev, saj tudi sam nisem imel veliko. Pogledal me je in vprašal, katero šolo obiskujem. Povedal sem mu, da bi bil rad nekoč železničar, tisti z rdečo kapo na glavi. Odgovor, ki mi je bil namenjen, je bil: »Z odliko boš končal šolanje in nekoč boš napravil v

svojem kraju spomin železnici.« Reveža potem nisem nikoli več videl, njegove preroške besede pa so se uresničile.

9. Kje ste se šolali?

Šolal sem se najprej v Mariboru in nato v Ljubljani. Končal sem kot najboljši učenec in prejel posebno priznanje za marljivost. Kot strokovni učitelj za železniški promet sem znanje in izkušnje prenašal na dijake Železniške prometne šole Maribor in Ljubljana. Prva železniška postaja mi je bila Laško. Potem jih je bilo še veliko. Najdlje postaja Celje. Kar 24 let sem bil tudi šef postaje Šentjur.

10. Kako težko je opravljati delo železničarja?

Današnjih odličnih tehnik zavarovanja železniškega prometa, vleko vlakov, proge – vzdrževalnih služb itd. v današnjem času, ne moremo primerjati z železnico nekoč (JDŽ, JŽ). Kot na vseh drugih področjih se je spremenilo tudi železniško poslovanje in vse, kar spada zraven. Številno osebje po raznih sekcijah, postajah itd. je zamenjala tehnika. Star železniški pregovor glasi: »Železniško kolo je okroglo in vodi ga kolesni venec po tiru, ki je pritrjen na pragove.« Tudi širina tira je ostala ista.

11. Nam lahko naštejete najpomembnejše železničarske poklice?

Da se je lahko obrnilo železniško kolo po tirnici, kot so včasih rekli, je bilo potrebno veliko osebja – uslužbencev itd. Naštejem jih nekaj: vlakovni odpravnik, strojevodja in kurjač, vlakovodja, kretniško osebje, nadzornik prog, progovni delavci, blagovni in potniški blagajniki, skladiščniki.

Železničarji smo bili nekoč zelo lepo oblečeni. Nosili smo službene obleke v kroju, kamor smo pripadali. Barva je bila modra z zlatimi in modrimi našitki ter kovinskimi gumbi, v katerih je bilo krilato kolo. Vsega tega danes ni več. Zelo spoznavni so bili grbi in oznake na službenih kapah. Vse manj je na železnici tudi zaposlenih. Skratka, ni več nobene primerjave. »Tehnika je naredila svoje!« Je pa eno resnično: Železnica ni bila za vsakogar. V tem duhu so nas nekoč vzgajali in prav so imeli.

12. Ali so bili ti poklici v času Južne železnice drugačni kot v Vašem času?

Bilo jih je veliko več, toda ni bilo bistvene razlike. Delo je bilo potrebno opravljati podnevi, ponoči, ob praznikih. To pa seveda ni bilo za vsakogar. Na železnico imam lep, zelo lep spomin. Kar je bilo manj lepega, sem pozabil.

Vodja in ustanovitelj Muzeja Južne železnice Šentjur za Štajersko, Mihael Bučar

PRILOGA 5

ŽELEZNIŠKI MUZEJ LJUBLJANA

Kontakt: Miha Nagode

Gospod Miha Nagode je odgovoril na naša vprašanja in nam jih posredoval po elektronski pošti, saj je bil muzej zaradi epidemije zaprt. Odgovore smo dobile 11. 1. 2021.

1. Ali Železniški muzej hrani tudi predmete, povezane z Južno železnico?

Seveda!

2. Kateri predmeti so to?

Teh predmetov je razmeroma veliko, saj je družba Južne železnice nekaj desetletij upravljala z velikim delom železniškega omrežja pri nas. Predmeti so najrazličnejši. Vse od lokomotiv do pisalnega stroja in tintnika. Hranimo lokomotivske in signalne luči, signalno-varnostne naprave, uniforme, drezine, orodje, posode za olje, železniške pravilnike, delnice in mnoge druge.

3. Ali v vašem muzeju hranite tudi predmete, povezane z Mariborom?

V direktni povezavi z Mariborom in Južno železnico pravzaprav ne hranimo ničesar. V Mariboru so se nahajale obsežne delavnice te družbe na Studencih. Ker se je lastništvo delavnic večkrat zamenjalo, so se predmeti in dokumenti v veliki večini porazgubili, že preden se je osnoval Železniški muzej v Ljubljani. Lokomotive, ki jih hranimo, so seveda vozile tudi skozi Maribor.

4. Ali v vašem muzeju hranite iz časa Južne železnice ali kasnejšega časa kakšno parno lokomotivo? Morda tudi lokomotivo Ocean?

V muzeju hranimo kar nekaj lokomotiv iz različnih obdobij železnice na Slovenskem. Na razstavi si jih je moč ogledati 10. V delavnicah za parno vleko, kjer danes še vedno poteka vzdrževanje naših aktivnih strojev, so še nadaljnje štiri. Dve od teh čaka večje popravilo, dve pa sta deponirani. Ena od teh je tudi lokomotiva serije 11, ki je pred leti vlekla vlak Josipa Broza Tita.

Na območju muzeja stoji še pet parnih in ena električna lokomotiva. V pokritih depojih hranimo še nadaljnje tri. Naša najstarejša lokomotiva je bila izdelana leta 1861 in predstavlja drugo generacijo lokomotiv pri nas. Predstavnik prve generacije v Sloveniji nimamo, en

primerek pa hrani tehnični muzej na Dunaju, in sicer lokomotivo, imenovano po železniškem vozlišču Zidani Most (Steinbrück).

5. Nam lahko poveste kakšno zanimivost, povezano z vlaki in Južno železnico?

Zanimiva je že lokomotiva Ocean. V času izgradnje proge Dunaj–Trst je bila industrija izgradnje lokomotiv v Avstriji še v povojih, zato jim je lokomotiv primanjkovalo. Druge evropske države so komaj izpolnjevale lastna naročila. Tako so lokomotivo Ocean, poleg enajstih drugih, naročili v Ameriki v tovarni lokomotiv Norris v Filadelfiji. Te lokomotive so v New Yorku naložili na parnik in prepeljali v Trst. Proga do Trsta takrat še ni bila dograjena in je segala od Dunaja do Celja (razen čez Semmering), zato so jih v Trstu naložili na vozove s konjsko vprego in jih pripeljali v Celje, kjer so jih sestavili in predali v obratovanje.

Izbira imena za lokomotivo je glede na njeno potovanje več kot upravičena. Prvim lokomotivam so v začetku dajali imena, kmalu pa se je izkazalo, da bo ob porastu voznega parka nemogoče vsaki lokomotivi pridati novo ime. Zato so lokomotive oštevilčili.

Naše parne lokomotive nosijo številko, sestavljeno iz dveh delov. Prva predstavlja tip lokomotive in nam pove ali je tovorna, brzovozna, potniška, premikalna, ozkotirna oz. z zobničastim pogonom. Drugi del predstavlja zaporedno številko tega stroja pri nas.

Vse lokomotive Slovenskih železnic so danes oštevilčene, še vedno pa jim strojevodje nadenejo imena. Tako na železnici lokomotiva serije 661 nosi vzdevek Kennedy, ker je bila dobavljena iz Amerike v času, ko je bil Kennedy predsednik.

6. Ali obiskovalce zanima zgodovina železnice? Koliko obiskovalcev obišče vsako leto vaš muzej in kdo so vaši obiskovalci?

Železniška zgodovina navadno zanima obiskovalce muzeja, koliko, pa je odvisno od posameznika. K nam zahajajo predvsem domači in tuji obiskovalci, ki se za železnico zanimajo že dalj časa in jih zgodovina in njeno delovanje podrobneje zanima. Slovenski obiskovalci so v veliki meri že predšolski otroci. Veliko imamo tudi šolskih in srednješolskih skupin. Železnica navadno enkrat letno organizira podrobno vodstvo tudi za mlade železničarje, ki se tako ali drugače izobražujejo v sistemu Slovenskih železnic.

PRILOGA 6

TEHNIŠKI MUZEJ DUNAJ, AVSTRIJA

Kontakt: Mag. Thomas Winkler

Gospod Thomas Winkler je odgovoril na naša vprašanja in nam jih posredoval po elektronski pošti. Odgovore smo prejele 11. 1. 2021.

1. Are there any objects from the time of South railway in your museum?

(Ali v vašem muzeju hranite tudi predmete, povezane z Južno železnico?)

The museum's railway collection contains over 150 objects on the subject of the Southern Railway. The most valuable exhibit is the steam locomotive "Steinbrück", which was built in Vienna in 1848 and is on display in the museum.

Zbirka iz časa Južne železnice obsega okoli 150 predmetov. Najdragocenejša je parna lokomotiva "Steinbrück", ki je bila izdelana leta 1848 in je razstavljena v muzeju.

2. Are there any objects from Maribor there? (Ali v vašem muzeju hranite tudi predmete, povezane z Mariborom?)

There are only a few pictures of the railway in Maribor in the museums archive.

V muzejskem arhivu je le nekaj slik, povezanih z Mariborom iz časa Južne železnice.

3. Are there any engines from the year 1846? For example Ocean? (Ali imate v muzeju kakšno lokomotivo iz leta 1846, na primer lokomotivo Ocean?)

There is nothing from 1846 in the museum's collection.

V muzejski zbirki ni ničesar iz leta 1846.

4. Did Vienna also have a settlement for railway workers? (Ali je tudi na Dunaju bilo delavsko naselje za železničarske delavce?)

Workers' houses were built by Wilhelm Flattich for the southern railway in the area of Meidling station.

Na območju železniške postaje Meidling je bila v času Južne železnice zgrajena delavska kolonija po načrtu Wilhelma Flatticha.

5. Are there any buildings preserved? Are they still in use? (Ali so se stavbe ohranile in ali so še v uporabi?)

The workers' houses have been preserved until today. They were revitalised a few years ago and converted into modern flats. In the process, the original appearance was largely preserved.

Delavska stanovanja so ohranjena vse do danes. Pred nekaj leti so jih tudi oživili in iz njih naredili moderna stanovanja. Pri tem so v veliki meri ohranili njihovo originalno podobo.

6. Is there still a train station in Vienna which was in use in the time of South railway? (Ali danes še stoji železniška postaja iz časa Južne železnice?)

The original station building of the Vienna-Gloggnitz Railway from 1841 was extended by Wilhelm Flattich in 1872 and remained in operation until after the Second World War. The heavily destroyed buildings of the East and South Railway Stations were replaced by a joint building by 1952. The terminus stations were replaced by the new Vienna Central Station with a through station.

Originalna postaja iz časa Južne železnice Vienna-Gloggnitz iz leta 1841 je bila leta 1872 razširjena po načrtu Wilhelma Flatticha. Obratovala je vse do časa po drugi svetovni vojni. Zelo poškodovane stavbe Vzhodnega in Južnega kolodvora so leta 1952 nadomestili z novo zgradbo. Končni postaji je zamenjala nova Vienna Central Station (Dunajska Centralna postaja), ki pa ni več končna postaja.

7. How did South railway influence the development of Vienna? (Kako je Južna železnica vplivala na razvoj Dunaja?)

The construction of the southern railway line created a new district, today's 10th district. The railway line represents a division in the city. The 10th district is still a working-class district today and is separated from the 4th district, inhabited by more of a middle class.

Z izgradnjo Južne železnice se je oblikovala nova četrt, današnja deseta mestna četrt. Železniška povezava je razdelila mesto: deseta mestna četrt je še danes poseljena z delavskim razredom in ločena od četrte mestne četrti, ki je poseljena s prebivalci srednjega razreda.

PRILOGA 7

MUZEJ JUŽNE ŽELEZNICE MÜRZZUSCHLAG, AVSTRIJA

Kontakt: Mag. Kerstin Ogris

Gospa Kerstin Ogris je odgovorila na naša vprašanja in nam jih posredovala po elektronski pošti. Odgovore smo prejele 22. 1. 2021.

1. Which objectcs from the time of South railway are found in your museum?

The permanent exhibition »Over the mountain. Vienne-Mürzzuschlag-Trieste« is full of objects to this topic. The exhibition was created in 2004.

Na stalni razstavi »Over the mountain. Vienne-Mürzzuschlag-Trieste« je veliko predmetov na to temo. Razstava je bila postavljena leta 2004.

2. Are there any objectcs from Maribor there?

For example, we show plans and lithographs of the main workshop in Maribor.

Na primer, prikazujemo načrte in skice glavne delavnice v Mariboru.

3. Are there any engines from the year 1846? For example Ocean?

These are not originals. These are only models.

Niso originali. So samo modeli.

4. Is there still a train station on Semmering which was in use in the time of South railway?

Yes, of course. But in the 1970th they modernised the building of the train station. The Semmering Railway is the most famous part of the Southern Railway and it has been protected by UNESCO World Heritage since 1998.

Ja, seveda. Toda v letu 1970 so stavbo železniške postaje prenovili. Železnica Semmering je najbolj znan del Južne železnice in je od leta 1998 pod Unescovo zaščito svetovne dediščine.

5. Why is the museum on Semmering?

The »SÜDBAHN Museum« is in Mürzzuschlag – not on Semmering! The Semmering Railwayline goes from Gloggnitz over the Semmering mountain to Mürzzuschlag. And the Semmering railway is a part of the Southern Railway. The 150th anniversary of the Semmering railway was an occasion for the creation of the SÜDBAHN Museum, right by Mürzzuschlag station.

Železniški muzej je v Mürzzuschlagu in ne na Semmeringu. Železnica Semmering gre od Gloggnitzinga čez hrib Semmering v Mürzzuschlag. In železnica Semmering je del Južne

železnice. 150-letnica železnice Semmering je bila priložnost za ustanovitev muzeja »SÜDBAHN«, tik ob postaji Mürzzuschlag.

7. How did South railway influence the developement of Mürzzuschlag?

Mürzzuschlag has been shaped by a rich railway history since 1844. With the construction of the rail line to Graz in 1844, Mürzzuschlag is one of the oldest railway cities in Austria. Mürzzuschlag was the most important railway station along the Semmering railway, where – similar to Maribor – the workshop to maintain the locomotives for the Semmering railway was found.

Mürzzuschlag je od leta 1844 oblikovala bogata zgodovina železnice. Z izgradnjo železniške proge do Gradca leta 1844 je Mürzzuschlag postal eno najstarejših železniških mest v Avstriji. Mürzzuschlag je bila najpomembnejša železniška postaja ob semmerinški železnici, kjer je bila – podobno kot v Mariboru – delavnica za vzdrževanje lokomotiv za železnico Semmering.

PRILOGA 8

ZDRUŽENJE ASSOCIAZIONE MUSEO-STAZIONE TRIESTE CAMPO MARZIO, TRST

Kontakt: Luka Klobas

Luka Klobas je odgovoril na naša vprašanja in nam jih posredoval po elektronski pošti. Odgovore smo prejele 1. 1. 2021. Vprašanja smo zastavile v angleščini, odgovoril pa nam je v slovenščini.

Veseli nas, da ste se lotili raziskave na temo Južne železnice/Südbahn/Ferrovia Meridionale. Z veseljem vam posredujemo podatke, ki jih imamo.

Začnemo kar po vrsti:

1. Ali v vašem muzeju hranite predmete iz časa Južne železnice?

Železniški Muzej Trst Campo Marzio hrani eksponate v zvezi z Južno železnico. Med najpomembnejše štejemo signalno varnostno napravo Südbahn-Werke (SBW), s katero so preko žicevodov upravljali na daljavo kretnice in signale, mehanski signalni blok s proge Grade–Špilje, veliko delujočo maketo v merilu 1:87, ki uprizarja stanje železniških postaj Opčine Südbahnhof in Opčine Staatsbahnof v letu 1910, mejni kamen Južne železnice, ki je označeval zemljišče v posesti železnice in se je nahajal ob železniški progi, uniformo postajenačelnika z dvorogo kapo in sabljo, ročne in namizne svetilke, pošne žige, velik postajni termometer, delujočo zapornico za cestni prehod čez progo, statično maketo, ki uprizarja plan starega tržaškega pristanišča in bližnje železniške postaje v letu 1857, snežni plug iz leta 1857, razno arhivsko gradivo, kot so knjige, razglednice, slike, tehnične risbe postaj, železniških vozil in objektov.

2. Ali imate tudi predmete iz Maribora?

Nimamo eksponatov iz področja Maribora.

3. Ali v Trstu še zmeraj stoji železniški kolodvor iz časa Južne železnice?

V Trstu obstajata dve železniški postaji: postaja Južne železnice in postaja Bohinjske železnice. Obe sta končni postaji. Prva, najstarejša, je danes namenjena le potniškemu prometu in velja za glavno mestno postajo. Slavnostno so jo otvorili 27. julija 1857 ob prisotnosti cesarja Franca Jožefa, ki se je v Trst pripeljal z vlakom. Prvotno je bila postaja skromna zgradba. Ker sta po otvoritvi železnice Dunaj–Trst bodisi potniški kot tovarni

promet bliskovito naraščala, je Južna železnica že leta 1878 prvotno poslopje zrušila in zgradila nekaj sto metrov stran od nje novo, večjo in bogatejšo postajo. Tiri so bili prvotno pokriti z veliko jekleno-stekleno konstrukcijo, ki pa se do danes ni ohranila. Postaja je še danes v rabi. Njen arhitekt je Wilhelm von Flattich. Postaja je bila od samega začetka povezana s pristaniščem, ki se nahaja v njeni neposredni bližini. Blago so tako iz ladij pretovarjali direktno v vagone in obratno. Pri vhodu postaje se nahaja doprski kip Carla Ghega, glavnega inženirja proge Dunaj–Trst. Njemu je posvečena cesta, ki vodi do železniške postaje. Poleg potniške postaje se je do danes ohranilo veliko dvonadstropno železniško skladišče, ki ga Tržačani imenujejo "Silos," ter vrsta tirov nekdanje tovarne ranžirne postaje, ki sega od starega pristanišča do nekoč pretežno slovenskega predmestja Barkovlje. Danes je ta del zapuščen. Zanimiv in zelo dobro ohranjen objekt ob Južni železnici, ki si ga marsikateri turist ogleda, je majhno postajališče Miramar. Služilo je kronanim glavam kot izhodiščna točka za dostop do bližnjega istoimenskega gradu, zgrajenega na belih skalah nad Jadranskim morjem.

Kot zanimivost dodam še podatek o tako imenovani "Rivabahn;" to je bil kratek železniški tir, ki je povezoval postajo Južne železnice s postajo Državne železnice oziroma tako imenovane Bohinjske proge. Potekal je večinoma ob morju in prečkal dobršen del mestnega središča. Ostanki te slikovite, sicer kratke proge so še tu in tam vidni.

4. Kako je Južna železnica vplivala na razvoj Trsta?

Železniška povezava Trsta z Ljubljano, Mariborom, Dunajem in ostalimi mesti takratnega cesarstva je bistveno pospešila rast in razvoj mesta samega in njenega širšega zaledja. Pojavila so se številna trgovska in prevozniška podjetja, nastali so novi industrijski obrati, s časom se je pojavil tudi turizem.

Poudariti je treba tesno povezavo med pristaniško dejavnostjo in železnico. Prva je bila odvisna od druge. Naraščajočemu tovarnemu prometu po morju je že v začetku 19. stoletja postalo jasno, da se brez dobrih, varnih in hitrejših zemeljskih povezav trgovinska dejavnost ne bi mogla širiti. Trst je bil v času avstrijskega cesarstva glavno tovarno pristanišče. Od tod so blago vozili v glavnem v današnjo Slovenijo, Madžarsko, Hrvaško, Avstrijo, Češko, Slovaško, Nemčijo in seveda tudi v obratno smer. Prihod železnice je pomenil velik napredek za mesto. S seboj je prinesel tudi veliko novosti v vsakdanjem življenju in sprememb. Spremenil je običaje v prehrani (morska riba, sveža zelenjava, sadje, južna vina, eksotične

jedi iz daljnih krajev), načinu oblačenja, hitrejšo kroženje novih idej in novic (telegraf in pozneje telefon sta bila prvotno prisotna le na postajah), bistveno je skrajšal časovne razdalje med do tedaj oddaljenimi mesti. Ker so parne lokomotive potrebovale velike količine vode, je železnica na novo zgradila vodovod, kateremu so se priključili tudi prebivalci bližnjih vasi, ki so do tedaj jemali vodo le iz vodnjakov (na Krasu je voda redka in ni vedno prisotna). Večina ljudi, ki si v prejšnjih stoletjih ni mogla privoščiti žepnih ur, še manj pa domačih, je začela meriti čas na podlagi postajnih ur oziroma prihoda in odhoda vlakov. Seveda je marsikdo ob prihodu železnice tudi obubožal. To so bili furmani in prevozniki kočij in vozov na konjsko vprego. To je le kratek primer opaznih in manj opaznih sprememb, ki so posledice prihoda vlaka v naše kraje.

Ko so leta 1869 odprli Sueški prekop, je pretok tovorov v tržaškem pristanišču doživel nov porast in kmalu je postalo jasno, da ena sama železniška povezava ne zadostuje. Pristanišče in mesto so potrebovali novo, dodatno povezavo po tirih. Projekt se je uresničil šele leta 1887 z otvoritvijo proge Trst–Hrpolje in leta 1906 s progo Trst–Jesenice.

Ne smemo zanemariti dejstva, da je bila Južna železnica privatna in do leta 1887 edina. To je pomenilo, da je imela železniška družba popoln monopol nad železniškim prometom. Cene prevozov so bile dokaj drage in kmalu se je začelo zaradi tega širiti nezadovoljstvo.

Upam, da sem vam vsaj delno odgovoril na vaša vprašanja. Če pa ni tako, prosim, kar pišite. Ostajam vam na razpolago za morebitna pojasnila, dopolnilne informacije.

Dobro delo in lep pozdrav s Trsta!

P. S. Tržaški železniški muzej je trenutno zaprt zaradi temeljitih restavratorskih del. Žal zaenkrat ne vemo, kdaj bo na razpolago javnosti.

PRILOGA 9

MAKS BALAN, ŽIVLJENJE V ŽELEZNIČARSKI KOLONIJI

Intervju z gospodom Maksom Balanom (roj. 1945) je bil opravljen 29. 12. 2020 v železničarski koloniji v Mariboru.

1. Pozdravljeni, gospod, prosim, če se nam predstavite.

Sem Maks Balan in živim v železničarski koloniji. Rodil sem se leta 1945.

2. Ali tukaj živite že od rojstva?

Ja. Rodil sem se v tej hiši, kjer živim še danes.

3. Ali sta bila vaša starša povezana z železničarskimi delavnicami?

Oče je delal v železničarskih delavnicah tu čez, bil je ključavničar in kovač. Mama pa je bila doma gospodinja. Delavcem železnice se je reklo *ajznponarji* (iz nem. besede Eisenbahn, železnica).

4. Je bila vaša hiša že od nekdaj namenjena za stanovanja? Videti je mnogo večja od ostalih.

Ne. V tej hiši niso bila vedno stanovanja. Prvotno je to bila osnovna šola za otroke delavcev, zaposlenih v podjetju Južne železnice. Stavba ima velika okna, ker so bile v njej učilnice. Vsaka učilnica je imela peč na trdo gorivo. Zato so na zunanji strani stavbe stali štirje veliki dimniki, ki so segali od tal do strehe. Ampak sedaj ti dimniki niso več v uporabi.

5. Slišala sem, da je bil tukaj nekoč en kip, veste, kateri?

Ja, res. Na vsaki strani hiše, na kratkih stranicah, sta bila na podstavkih dva kamnita kipa v naravni velikosti. Marija in Jožef, ki smo ga klicali tudi Sveto jabolko.

6. Kje sta kipa sedaj?

Za Marijin kip se ne spomnim, Jožefov kip pa so razbili nepridipravi.

7. Ste se tudi vi odločili za poklic železničarja?

Niti ne. Najprej sem hodil v Osnovno šolo Borisa Kidriča blizu kolonije, ki se sedaj imenuje Osnovna šola Franceta Prešerna. Po nadaljnjem šolanju sem delal v TVT Boris Kidrič, tukaj v bližini. Popravljal sem motorna vozila in podobno. Delal sem tudi v šolstvu.

8. Kaj nam bi še lahko povedali o koloniji?

Vem, da v koloniji obstaja stari del, kjer so tiste tipične hiše, v katerih so bila stanovanja za železničarje, ki so delali v delavnicah ali pa na železnici. Je pa tudi nova kolonija. Ta je bila zgrajena nekaj let kasneje. Hiše se razlikujejo po velikosti. V stari koloniji so manjše, v novi

pa večje. Stanovalci so ob hišah imeli svoje zelenjavne vrtove in manjše lesene lope za orodje. V koloniji sta bili še dve večji stavbi. Zraven današnje romske restavracije je bil nekoč Konzum, to je bila trgovina za prebivalce kolonije. V stavbi nasproti hotela GARNI, kjer je bila še pred časom glasbena šola, pa je prvotno bila sirotišnica za otroke iz kolonije.

9. *Kako je bilo z oskrbo z vodo v koloniji?*

Seveda v času Južne železnice kolonija še ni imela vodovoda. Zato so po vodo hodili v vodnjake, ki so bili pred hišami. V času mojega otroštva sta bila v koloniji le dva vodnjaka. Še danes lahko vidimo vodnjak ob Preradovičevi ulici. Vodnjak je sicer prenovljen, ampak ni več v uporabi. Spominjam se, ko me je mama enkrat s kanglico poslala po mleko. Ko sem se vračal s polno kanglico mleka, me je prijatelj nahecal, da sem vrtel kanglico z mlekom po zraku in seveda se je mleko polilo. Hitro sem načrpal malo vode iz vodnjaka. Ampak, ko sem prišel domov, je mama takoj ugotovila, da je nekaj narobe. Rekla je: »S tem mlekom je nekaj narobe, saj je preveč vodeno in nima smetane.«

10. *Ali še kdo živi v železničarski koloniji že od rojstva, tako kot vi?*

Ne. Kakor vem, sem edini in najstarejši v koloniji, ki tu živi že od rojstva. Opažam pa, da se v kolonijo vedno bolj priseljujejo mlade družine.

Najlepša hvala za vaše odgovore!

Ni problema.

PRILOGA 10

NADJA BEVC, SPOMINI NA STROJEVODJO

Gospa Nadja Bevc nam je po elektronski pošti odgovorila na vprašanja o očetu – strojevodji. Rodila se je leta 1953, njen oče Jože Vodeb pa leta 1927.

1. Kako je vaš oče prišel na idejo, da bi postal strojevodja?

Ob vsakodnevnem opazovanju vlakov se mu je porodila ideja, da bi nekoč postal strojevodja. Moj oče je imel iz svojega doma lep pogled na železniško progo, ki se je vila med železniško postajo Grobelno in železniško postajo Šentjur. Zelo si je želel, da bi tudi on nekoč vozil vlak. Želja se mu je izpolnila leta 1951, ko je bil star 24 let.

2. Je že od malega imel rad vlake?

Oče je že od malega imel rad vlake. Ni mu bilo težko ure in ure sedeti na pragu in čakati na trenutek, ko bo v daljavi zagledal dim vlaka. Ko je začel hoditi v šolo, je bil najbolj vesel takrat, ko so bile zapornice spuščene, da je lahko preštel vagone in mahal strojevodji v pozdrav.

3. Kje se je šolal in stanoval?

Najprej se je v domačem kraju izučil za kovača. Nato je nadaljeval z delom v železničarski delavnici v Mariboru, kjer je tudi stanoval v železničarski stanovanjski koloniji. Iz Maribora je odšel na izobraževanje v Ljubljano in tam opravil kurjaški strokovni izpit za parne lokomotive. Stanoval je v železničarskem domu. Ko je izpolnil vse pogoje, je odšel na Hrvaško, kjer je bila v Kastavu takrat edina šola za strojevodje. Živel je v železničarskem domu. Končal je strojevodsko šolo in se vrnil nazaj v Ljubljano. Na progi Ljubljana–Novo mesto je opravil strokovni izpit za strojevodjo parne lokomotive, kasneje pa še izpit za strojevodjo dizel lokomotive.

4. Na kateri progi je vozil vlak?

Najprej je vozil tovorni vlak na progi Ljubljana–Pula, nato pa potniški vlak Divača–Pula.

5. Se vam zdi, da je v poklicu užival?

V poklicu je zelo užival. Sčasoma se je naveličal istrske burje, ta mu je tudi večkrat odpihnili strojevodsko kapo. Izkoristil je prvo možnost in se vrnil nazaj v domači kraj, kjer je svoje znanje in izkušnje prenašal na mlajše strojevodje.

6. Je bil poklic strojevodje takrat naporen in spoštovan?

Poklic strojevodje je bil takrat zelo spoštovan, delo pa odgovorno in tudi naporno. Upoštevati je bilo treba natančnost, zbranost, časovno točnost, hitro odločanje in ukrepanje in dosledno strokovno usposabljanje, vse to, da je bila vožnja zares varna. Proga Divača–Pula ima značilnosti gorske proge, saj se od morske obale dvakrat povzpne na višino 530 metrov oz. 539 m nad morjem. Zato je bila potrebna pri tovornem vlaku pomoč dodatne lokomotive, da so težki vagoni prisopihali do cilja.

7. Ste mu kdaj pomagali voziti vlak ali pa ga vsaj opazovali pri delu?

Zelo živo se še spominjam nedelje, bil je vroč poletni dan. Oče je mene in mojega brata vzel s seboj na parno lokomotivo. Med vožnjo sva opazovala delo očeta in njegovega sodelavca, ki je opravljal delo kurjača. Vse je bilo zanimivo, tudi malica iz velike železničarske torbe, ki se je imenovala Kuzla.

8. Se morda spomnite, kako je bilo ime lokomotivi, ki jo je vozil?

Parni lokomotivi je bilo ime Štefka z oznako 062 669 iz leta 1920 in je muzejski eksponat v Štorah.

9. Je vedno vozil isti vlak?

Isti vlak je vozil tako dolgo, dokler mu je bila dodeljena ista proga, nato je zamenjal lokomotivo:

- parna lokomotiva JDŽ št. 17-086 je muzejski eksponat v Logatcu;
- parna lokomotiva JDŽ št. 28-006 je muzejski eksponat v Divači;
- dizel lokomotiva SŽ 732.

10. Nam lahko poveste še kakšno zanimivost?

Moj oče je v Divači spoznal mojo mamo in na dan njune poroke bi morala v Divačo pripotovati očetova sestra. Sestra je šla v Šentjurju na vlak, s seboj pa je imela tudi torto v obliki jagnjeta. Na vlaku je tako klepetala, da je spregledala železniško postajo Divača. Odpeljala se je naprej. Oče, ki jo je čakal na postaji, je takoj poklical železniško postajo Kozina in akcija je stekla. Očetovo sestro so poiskali na vlaku in jo nato skupaj s torto pripeljali s tovornim vlakom v Divačo. Na koncu se je vse dobro izteklo.

11. Kateri očetovi predmeti so sedaj v muzeju?

V Muzeju Južne železnice v Šentjurju so fotografije, spričevala in potrdila ter železničarska torba – imenovana »kuzla«.

PRILOGA 11

NAČRT VODENEGA OGLEDA ŽELEZNIČARSKE KOLONIJE IN DELAVNIC

Pripravile smo načrt vodenega ogleda železničarske kolonije in delavnic.

Naša pot za sošolce ali turiste (goste naše šole) bi se začela pri avtobusni postaji avtobusne linije 6 na Gorkega ulici. Pozdravile bi svoje goste in jim predstavile potek našega ogleda. Predstavile bi jim najpomembnejše podatke o Južni železnici.

Ogled bi začeli pri Bičarjevem parku. Obiskovalcem bi razložile, kje se nahajamo in zakaj je nastala železničarska kolonija. Tam stoji tudi lepo obnovljena železničarska hiša.

Napotili bi se naravnost po Ghegovi ulici do križišča z Ulico heroja Zidanška. Tukaj bi se ustavile in poslušalcem razložile, po kom sta ulici poimenovani in zakaj sta tako pomembni. Pot bi nadaljevali po Ulici heroja Zidanška, ki se konča pri Kurilniški ulici. Tukaj bi se ustavili in pojasnile bi, od kod je ulica dobila ime. Naše vodstvo po koloniji bi se na tem mestu za nekaj časa končalo.

Sledil bi ogled delavnic. Z dovoljenjem šefa delavnic bi obiskovalce/sošolce popeljale v notranjost. Povedale bi jim nekaj zgodovinskih podatkov in nekaj podatkov iz današnjih časov. Razkazale bi jim vodno črpalko, rotundo in jim razložile, za kaj jo uporabljajo. O današnjem delu v delavnicah bi nam natančneje razložil gospod Iztok Lončarič, ki je tu zaposlen. Po končanem ogledu delavnic bi bil primeren čas za morebitna vprašanja.

Pot bi nadaljevali po Ulici heroja Zidanška in si ogledali stavbo nekdanjega otroškega zavetišča. Obiskovalcem bi razložile, kako je potekalo življenje otrok. Na koncu te ulice bi zavili desno na Koresovo ulico in na naslednjem križišču ponovno zavili desno na Wattovo ulico, kjer bi pojasnile, kako se je Koresova ulica imenovala prej in po kom se imenuje Wattova. Obiskovalci bi lahko občudovali lepo grajene hiše in urejene ulice. Opozorile bi jih na bolj ali manj primerne obnove fasad in dograditve prizidkov. Na naslednjem križišču bi spet prišli na Preradovičevo ulico.

Po Preradovičevi ulici bi se sprehodili po koloniji. Na desni strani bi videli star vodnjak. Prisotnim bi razložile, iz katerega časa je in za kaj so ga uporabljali.

Pot bi nadaljevali do Pivkove ulice. Tam bi se ustavili, saj stoji v tej ulici nekdanja šola za otroke železničarjev in nizka stavba ob njej. Tudi o teh zgradbah bi jim povedale nekaj zanimivosti. Po Preradovičevi ulici bi se odpravili naprej vse do Murkove ulice. Povedale bi nekaj zanimivosti o tej ulici.

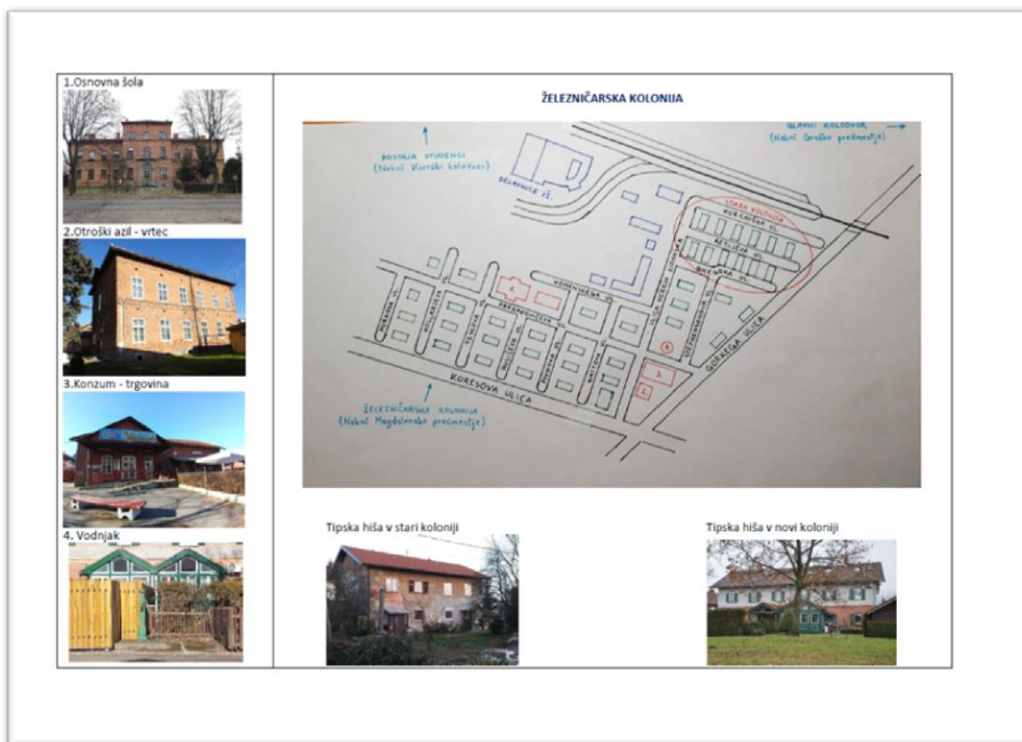
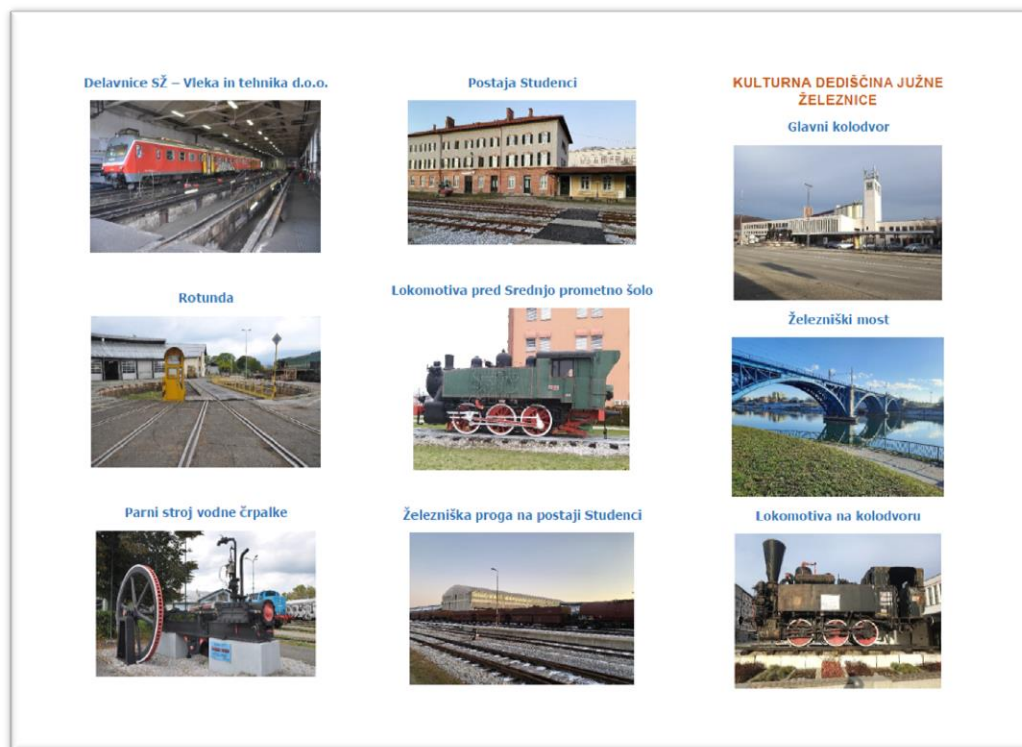
Na koncu Murkove ulice bi zavili na Koresovo ulico in šli mimo krožišča na ulico Na Poljanah, mimo Planeta Tuš do Prometne šole. Pred šolo je razstavljena lokomotiva, ki bi si jo ogledali. Vodstvo bi se tu zaključilo. S sošolci bi šli nazaj na avtobusno postajo na Gorkega ulici.

S tistimi, ki bi želeli še več, bi se z avtobusom odpeljali do Mariborskega kolodvora. Tam bi jih peljale v notranjost in jim ponudile nekaj zgodovinskih podatkov. Na poti nazaj bi se ustavili ob reki Dravi, kjer bi opazovali železniški most in prisluhnili zanimivim podatkom.

Tisti, ki bi želeli celodnevni ogled, bi se lahko odpeljali tudi do Opekarne Košaki, do predora Počehova in zasutega viadukta v Pesnici.

Ob koncu našega vodenja bi sošolcem priporočale ogled Muzeja Južne železnice v Šentjurju in Železniškega muzeja v Ljubljani.

PRILOGA 12: ZLOŽENKA (A4 format, 2x preloženo)



12 VIRI IN LITERATURA

12.1 Literatura

- **Angelos Baš (ur.)**, Slovenski etnološki leksikon, 2007.
- **Besedilo z razstave na prostem »Prvi vlak«**, Vetrinjska ulica, Maribor.
- **Enciklopedija Slovenije**, št. 1, Mladinska knjiga, Ljubljana, 1987.
- **Maja Godina**, Iz mariborskih predmestij: o življenju in kulturi mariborskih delavcev v letih od 1919 do 1941, Maribor, Založba Obzorja, 1992.
- **Oskar Habjanič**, Baron Heinrich Eduard Josef Lannoy (1787–1853), gostitelj Franza Liszta, v: Franz Liszt, mala evropska turneja, Pokrajinski muzej Maribor, 2016, str. 7–11.
- **Oskar Habjanič**, Baron Heinrich Eduard Josef Lannoy (1787–1853), gostitelj Franza Liszta, v: Franz Liszt, mala evropska turneja, Pokrajinski muzej Maribor, 2016.
- **Darja Jan, Mihael Bučar**, Železna cesta, Katalog Muzeja Južne železnice Šentjur, Muzej novejšje zgodovine Celje, 2016.
- **Irena Krajnc Horvat**, Kolonija nekoč, v: Mestna četrt Magdalena, Glasilo št. 3, junij 2000, str. 20-23.
- **Mariborski železniški most, 1846–1866–2016**, Knjižno in likovno razstavišče Univerzitetne knjižnice Maribor, 8. 3.–11. 4. 2016, Univerzitetna knjižnica Maribor, 2016.
- **Tone Petek**, Železničarska kolonija na Studencih, v: Objave 1, Pokrajinski muzej Maribor, 1995, str. 22–41.
- **Gustav Rudolf Puff**, Maribor, njegova okolica, prebivalci in zgodovina, Založba Obzorja, 1999 (1846).
- **Sašo Radovanovič**, Mariborske ulice, Založba Kapital, Maribor, 2005.
- **Blaž Šabeder**, Najdaljši viadukt na svetu pod zemljo, v: Mali simpozij, Pokrajinski muzej Maribor, 2016, str. 37–38.
- **Jernej Tomec**, Življenje v železničarski koloniji nekoč, v: Mestna četrt Magdalena, Glasilo št. 3, junij 2000, str. 22–24.
- **Valentina Varl, Dušan Tomažič, Sašo Radovanovič**, Mariborske in druge zgodbe, Založba Kapital, Maribor, 1997.

12. 2 Spletni viri

- **Marjeta Ciglencečki**, Železničarska kolonija – Likovna umetnost v prostoru mesta Maribor, 2014, dostopno na mariborart.si: <http://www.mariborart.si/spomenik/-/article-display/zeleznicarska-kolonija>
- **Nina Gostenčnik**, TVT Boris Kidrič Maribor 1863, dostopno na: https://issuu.com/arhivmaribor/docs/tvt_maribor_katalog_splet_small
- **Koordinator varstva nesnovne kulturne dediščine**, Slovenski etnografski muzej, dostopno na: <http://www.nesnovnadediscina.si/>
- **Gabriela Kolbič**, Prva lokomotiva Ocean in Carl Ritter von Ghega, Kamra, Digitalizirana dediščina slovenskih pokrajin, dostopno na: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/item/prva-lokomotiva-ocean.html>
- **Barbara Mastnak**, Pozabljeni viadukt pri Mariboru, hoteli so ga kar porušiti, 2018, dostopno na mariborinfo.com, <https://mariborinfo.com/novica/lokalno/pozabljeni-viadukt-pri-mariboru-hoteli-so-ga-kar-porusiti/178109>
- **Muzej Južne železnice Mürzzschlag na Semmeringu**, dostopno na: <https://www.suedbahnmuseum.at/at/>
- **Muzej narodne osvoboditve Maribor**, dostopno na: <http://mnom.si/sl-si/>
- **Nepremična dediščina Republike Slovenije**: dostopno na <https://www.gov.si teme/nepremicna-dediscina/>
- **Pokrajinski arhiv Maribor**, dostopno na: <http://www.pokarh-mb.si/si/index.html>
- **Pokrajinski muzej Maribor**, dostopno na: <https://museum-mb.si/>
- **Register kulturne dediščine**: dostopno na <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b>
- **Register kulturne dediščine**, Maribor, Glavni kolodvor, dostopno na: Republika Slovenija gov.si: [gov.si,https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b](https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b)
- **Register kulturne dediščine**, Maribor, Železniški most, dostopno na: Republika Slovenija gov.si: <https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b>
- **Register kulturne dediščine**, Maribor, Železniška postaja Studenci, dostopno na: Republika Slovenija gov.si:

<https://gisportal.gov.si/portal/apps/webappviewer/index.html?id=df5b0c8a300145fda417eda6b0c2b52b>

- **Spletni slovar fran.si**, dostopno na: <https://fran.si/iskanje?View=1&Query=ajzenpon>
- **Tehniški muzej Dunaj**, dostopno na: <https://www.technischesmuseum.at/>
- **Gabrijel Toplak**, Kako dolgo bo muzejska lokomotiva še kljubovala zobu časa?
Dostopno na: <https://maribor24.si/lokalno/foto-kako-dolgo-bo-muzejska-lokomotiva-se-kljubovala-zobu-casa>
- **Železniški muzej**, dostopno na: <https://www.zelezniskimuzej.si/zbirke/>
- **Železniški muzej Campo Marzio Trst**, dostopno na: <https://triestecampomarzio.com/>

12. 3 Ustni viri

- Maks Balan, Železničarska kolonija, Maribor, roj. 1945 (2020)
- Nadja Bevc, Gorica pri Slivnici, roj. 1953 (2020)
- Mihael Bučar, Muzej Južne železnice Šentjur, roj. 1951 (2019, 2020)
- Marijana Cizl, Maribor, roj. 1949 (2021)
- Iztok Lončarič, roj. 1974, Slovenske železnice, Vleka in tehnika, Center Maribor (2019, 2020)