

OŠ JANKA RIBIČA CEZANJEVCI

Cezanjevci 39

9240 Ljutomer

Raziskovalna naloga

»REKLI SO JIM VRANGLOVCI«

***V spominih ujete zgodbe o ruskih graditeljih žerovinskega klanca na železniški
progi Ormož–Ljutomer–Murska Sobota***

Etnologija

Avtorica: Zala Rauter, 9. razred

Mentorica: Karmen Rauter

Cezanjevci, marec 2024

KAZALO VSEBINE

1	UVOD.....	1
2	TEORIJA.....	4
2.1	KRONOLOGIJA FORMIRANJA ŽELEZNIŠKIH PROG V POMURJU.....	4
2.2	OSNOVNI PODATKI O PROGI ORMOŽ—LJUTOMER—MURSKA SOBOTA.....	5
2.3	GRADNJA, ODPRTJE IN REKONSTRUKCIJA PROGE	6
2.4	NEKAJ DEJSTEV O RUSKIH EMIGRANTIH V KRALJEVINI SHS.....	12
2.5	UTRIP ŽIVLJENJA NA PODEŽELJU PO PRVI SVETOVNI VOJNI V LOKALNEM OKOLJU	15
3	RAZISKOVALNI DEL	17
3.1	O RUSKIH GRADITELJIH ŽELEZNICE V LOKALNEM OKOLJU SKOZI OČI KAZENSKIH SPISOV	17
3.2	RAZISKOVANJE ARHIVSKEGA GRADIVA	22
3.2.1	ARHIVSKO GRADIVO V MUZEJIH.....	22
3.2.2	ARHIVSKO GRADIVO NA UPRAVNI ENOTI LJUTOMER	24
3.2.3	ARHIVSKO GRADIVO NA OŠ JANKA RIBIČA CEZANJEVCI	27
3.2.4	ČASNIK MURSKA STRAŽA.....	29
3.3	INTERVJUJI Z LJUDSKIMI INFORMATORJI.....	33
3.4	TERENSKO DELO.....	35
3.4.1	OGLED DEJANSKEGA STANJA V OKOLJU.....	35
3.4.2	OGLED IN PREDSTAVITEV LOKALNE ZNAMENITOSTI RUSKI STUDENEC	36
3.5	PO SLEDEH ZA NIKOLAJEM GANŽO.....	38
4	REZULTATI Z RAZPRAVO	40
5	ZAKLJUČEK IN SKLEPNE MISLI	47
6	VIRI IN LITERATURA.....	49
	ZAHVALA.....	53
	PRILOGE	54

KAZALO PREGLEDNIC

Tabela 1: Izpis iz Matične knjige umrlih.....	25
Tabela 2: Izpis iz Poročne matične knjige.....	26
Tabela 3: Izpis iz Rojstne matične knjige	27

KAZALO SLIK

Slika 1: Železniške proge v letih 1876–1900.....	4
Slika 2: Potek železniške proge.	6
Slika 3: Načrt železniškega omrežja v kilometrih.	6
Slika 4: Dokument Kardinalne napake	8
Slika 5: Pečat Direkcije	8
Slika 6: Kopija vabila na odprtje proge.....	9
Slika 7: Zapis, ki omenja, da so v gozdu ruske barake	10
Slika 8: V Žerovincih je bilo le postajališče.....	10
Slika 9: Navodilo o omejitvi hitrosti.	10
Slika 10: Vozni red iz leta 1925, kopija.....	10
Slika 11: Zapisnik komisijskega pregleda proge in prevzema poti in cest.....	11
Slika 12: Rekonstrukcija proge žerovinskega klanca 2001, ukop v Mekotnjaku	12
Slika 13: Zapis o umoru. Zaslonski posnetek, izrez.	18
Slika 14: Zapis o umoru na Kamenščaku.	20
Slika 15: Ruska carska godba v Ljutomeru ob 20-letnici Sokola leta 1923.....	23
Slika 16: Zemljevid Železniške mreže Direkcije Ljubljana iz leta 1925	24
Slika 17: Levo naslovna stran Mrtvaške knjige in desno njena notranjost s kategorijami za vpis.....	25
Slika 18: Levo naslovna stran Poročne knjige in desno njena notranjost s kategorijami za vpis.....	26
Slika 19: Zgoraj naslovna stran Rojstne in krstne knjige ter spodaj njena notranjost s kategorijami za vpis.....	27
Slika 20: Levo zapisa v šolski kroniki in desno naslovna stran šolske kronike.....	29
Slika 21: Zapis o težavnem odseku v Žerovincih z opazko o nekvalitetnem načrtovanju gradnje.	29
Slika 22: Zapis o nesoglasjih znotraj sekcije za gradnjo.	29
Slika 23: Osem mesecev pred odprtjem proge največji vzpon še zmeraj ni bil dokončan.	30
Slika 24: Zapis o zasutju delavca pri kopanju zemlje za železniški tir.....	30
Slika 25: Zapis, ki kaže na to, da je obstajala ozkotirna poljska železnica, po kateri so dovažali material in tudi slamo, s katero so bile pokrite barake delavcev.	30
Slika 26: Zapis o gradnji mostu čez Kostanjevico.	31
Slika 27: Zapis o finančnih težavah.	31
Slika 28: Razmišljanje ruskega pisatelja Tolstoja o ruskem vprašanju	31
Slika 29: Nastop ruske balerine v Ljutomeru.....	32
Slika 30: Rusko veseljačenje v Ljutomeru.	32
Slika 31: Zapis o umoru, ki med drugim nakazuje tudi na dejanja v opitem stanju.....	32
Slika 32: Zapis o začetku gradnje in graditeljih vranglovcih.....	34
Slika 33: Zapis o odprtju proge in sodelovanju otrok pri odprtju železniške proge v Žerovincih, izletu učencev šole do mosta pri Veržeju.....	34

Slika 34: Gerina poročna slika iz prvega zakona, 21. 2. 1909.....	34
Slika 35: Kovani žebelj, najden v okolici Ruskega studenca	35
Slika 36: Na levi sliki je območje, kjer je Ruski studenec, na srednji sliki je označeno mesto, kjer naj bi bila pekarna (peč), ter lokacija barak v času gradnje na desni sliki.	35
Slika 37: Nasip in pod njim stari rokav potoka Kostanjevica.....	36
Slika 38: Ukop v Mekotnjaku, dolžina 173,69 m	36
Slika 39: Tunel za Kostanjevico iz leta 1923	36
Slika 40: Levo je vodnjak pred letom 2013, ko je bil že skoraj zasut..	38
Slika 41: Družina Nikolaja Ganže.....	39
Slika 42: Nikolaj Ganža, star 89 let.....	39

SEZNAM PRILOG

PRILOGA A – OKVIRNA VPRAŠANJA ZA INTERVJUJE Z INFORMATORJI

PRILOGA B – POVZETKI INTERVJUJEV Z INFORMATORJI

PRILOGA C – ZAPIS INTERVJUJA OB OGLEDU TERENA Z ANDREJEM BLAGOVIČEM IN MIRKOM SENČARJEM

PRILOGA Č – PREGLEDNICA PREDMETOV, NAJDENIH Z DETEKTORJEM KOVIN

PRILOGA D – DOPISI

Povzetek

Lokalna turistična znamenitost Ruski studenec v Mekotnjaku še danes priča o barakah, v katerih so si zasilno in začasno bivanje uredili ruski graditelji železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, ki so jo za promet odprli 22. 11. 1924. Govora je o ruskih emigrantih, ki so po krvavi državljanski vojni v Rusiji prišli v Kraljevino SHS. Ta je poskušala za njih poskrbeti na različne načine. 250 ruskih beguncev je tako gradilo omenjeno železnico, ki je bila še posebej težavna zaradi strmega vzpona – žerovinskega klanca. Dela, ki so potekala 21 mesecev, so ponudila zaposlitev tudi domačinom. V sobivanju med Rusi in lokalnim prebivalstvom so se spletle številne vezi. Zbrane pripovedi oz. spomini o Rusih v lokalnem okolju in gradnji železnice na omenjenem odseku so tako neprecenljivi del nesnovne kulturne dediščine. Te so dopolnjene tudi z izbranimi zapisi iz časnika Murska straža ter kazenskimi spisi, ki so bili dr. Ratejevi podlaga za knjigo Ruski diptih. Omembe vredno je, da obstajajo potomci ruskih graditeljev železnice. Vse skupaj kot zaokrožena celota ustvari podobo lokalnega okolja v prostoru in času po formiranju nove države, ki se pobira po 1. svetovni vojni. Nenazadnje bi raziskovalna naloga lahko prešla v kriminalistično razpravo, glede na to da prebivalci Sp. Kamenščaka še danes pomnijo umor dveh Rusov, a ime morilca zavoljo dobrih sosedskih odnosov po stotih letih ni več bistveno in se ne izgovarja na glas.

Ključne besede: železniška proga Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, ruski begunci, Ruski studenec, ljudsko izročilo

Abstract

The local tourist attraction »Ruski studenec« (Russian well in English) in Mekotnjak is still a proof of existing shacks. In these shacks Russian builders, who build the railway line Ormož-Ljutomer-Murska Sobota, set up a temporary and makeshift shelter. The railway line was opened to traffic on the 22nd October 1924. These were Russian emigrants who came to the Kingdom of SHS after the bloody civil war. Here they were taken care of in different ways. 250 Russian refugees were given the task of building the above mentioned railway. It was a difficult task, especially because of the steep slope in Žerovinci. The work lasted for 21 months. Local people also had the opportunity for work. In the coexistence between the Russians and the locals, many ties were forged. The collected stories or memories about the Russians in the local environment and the construction of the railway on the mentioned section are thus an invaluable part of the intangible cultural heritage. These stories are also supplemented with selected records from newspaper »Murska Straža« and criminal records. Dr. Ratej used these as the basis for her book »Ruski diptih«. It should be mentioned that there are still descendants of these Russian railway builders. All these facts create an image of the local environment in space and time after the formation of a new country, which is emerging after the First World War. Last but not least, this research paper could easily turn into a forensic discussion, given that the residents of Sp. Kamenščak still remember the murder of two Russians. But today the name of the murderer is not being mentioned out loud, as this fact is not essential anymore due to good neighbourhood relationships.

Key words: the railway line Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, Russian refugees, »Ruski studenec« (Russian well in English), folk tradition

1 UVOD

Eno leto preden sem začela raziskovati o železniški progi Ormož–Murska Sobota in o njenih graditeljih, sem bila z družino v Srbiji na železniški progi Šarganska osmica, ki je bila zgrajena leta 1925. Takrat si niti približno nisem mislila, da so jo delali Rusi, ki so zgradili tudi progo Ormož–Murska Sobota, ki bo letos obeležila 100-letnico odprtja.

Železnica – prometni sistem je bila in še je pomemben del gospodarstva, še pomembnejšo vlogo pa je imela v začetku 20. stoletja. Slovenija je bila pred prvo svetovno vojno del Avstro-Ogrske. Zahodni del Slovenije je pripadel Avstriji, zato se je tisti del bolj razvijal. Na Ogrskem delu Slovenije pa se je železnica začela razvijati pred komaj sto leti. Pomurska železniška mreža ni najboljša, kar je najbrž rezultat tega, da so jo gradile Avstrija, Ogrska, Stara Jugoslavija in Slovenija. Zaradi lege na obrobju Slovenskih goric niso bile deležne posebne pozornosti.

Odprtje prve železnice v Kraljevini SHS v teh krajih je pred 100-imi leti veliko pomenilo za pomursko opekarništvo, ostalo skromno industrijo, premogovništvo, vplivalo pa je tudi na razvoj posameznih krajev. Sama gradnja železnice je pomenila tudi vir zaslužka prebivalcev. Tako je veliko domačinov dobilo zaposlitev na železnici. Z delom so med drugim osvojili nove veščine in spretnosti ter si pridobili bogate izkušnje. Po odprtju proge se je podoba krajev temeljito spremenila.

10 let preden je bila vzpostavljena železniška proga Ormož–Ljutomer–Murska Sobota se je odvijala prva svetovna vojna, ki je po svojem koncu leta 1918 svet potisnila na rob revščine.

Revščino so najbolj izkusili v Rusiji, v kateri je od leta 1917 potekala državljanska vojna. Prej stabilna carska država je kar naenkrat razdelila ljudstvo. Rdeča – revolucionarna armada je želela vzpostaviti komunistično oblast, medtem ko je bela armada želela ohraniti tradicionalno carsko vladavino. Zaradi ogromnih izgub slednje so morali zvesti carjevi podložniki zamenjati svoja veleposestva za skromne barake v Kraljevini SHS, kamor so množično migrirali zaradi sorodstvenih vezi Karađorđevićeve dinastije in strmoglavljene dinastije Romanovih.

Veleposestniki, znanstveniki, izobraženci, knezi, plemiči, njihove žene in otroci so postali del vsakdana v Kraljevini SHS, čeprav so jih tukajšnji domačini prikrito in odkrito

zaničevali. Ob njihovi integraciji v naše lokalno okolje so se rojevala prijateljstva, sovraštva, zavezništva med domačini in med Rusi samimi.

In ravno to sobivanje med lokalnim prebivalstvom in ruskimi pribežniki je osrednja tema moje raziskovalne naloge. Pomembno se mi zdi ohraniti ustno izročilo, ki v mojem primeru temelji na spominih, saj izročilo o Rusih v našem okolju počasi tone v pozabo. Ustno izročilo¹ je del nesnovne kulturne dediščine in je hkrati naša lokalna identiteta.

»Arhivski viri navadno podajajo vidik institucij, ne nudijo pa zadostnih odgovorov na vprašanja, ki zadevajo begunske izkušnje in načine adaptacije in integracije v novo okolje«, zapiše Krasničeva.²

Tako ostaja Ruski studenec, lokalna turistična znamenitost, danes nema priča nekoč začasnega barakarskega naselja Rusov – vranglovcev, ki so na tem območju gradili eno najtežjih železniških prog v takratni Kraljevini SHS.

Namen raziskovalne naloge je predstaviti način življenja ruskih emigrantov v lokalnem okolju v času gradnje železnice Ormož–Ljutomer–Murska Sobota in njihovo sobivanje z okoliškimi prebivalci ter gradnjo odseka v Žerovincih.

Cilji so:

- predstaviti gradnjo proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota s poudarkom na gradnji odseka v Žerovincih
- predstaviti življenje ruskih beguncev kot delovne sile v Kraljevini SHS s poudarkom na lokalnem okolju
- na osnovi intervjujev z lokalnimi informatorji ugotoviti, kako so lokalni ljudje sobivali z graditelji proge
- ohraniti zbrane spomine iz takratnih časov kot del nesnovne kulturne dediščine
- raziskati, ali obstajajo kakšne fotografije o gradnji železnice ali graditeljih v povezavi z lokalnim okoljem

¹ Nesnovna dediščina, (b. d.).

² Krasnič, 2020, str. 93.

Zastavila sem si sledeča **raziskovalna vprašanja**:

- Kaj se v gradivu o gradnji proge posebej navezuje na gradnjo odseka v Žerovincih?
- Ali obstaja pisno gradivo, ki opiše, kako so živeli ruski graditelji železnice v našem lokalnem okolju in kakšno je bilo sobivanje s takratnim prebivalstvom?
- Ali obstajajo fotografije o graditeljih in njihovem bivanju na lokalnem območju?
- Ali obstajajo informatorji, ki kaj vedo o tem in če obstajajo, katere zgodbe, dejstva, spomine poznajo?
- Ali obstajajo potomci ruskih beguncev, ki so si po zaključeni gradnji železnice ustvarili življenje v našem lokalnem okolju?

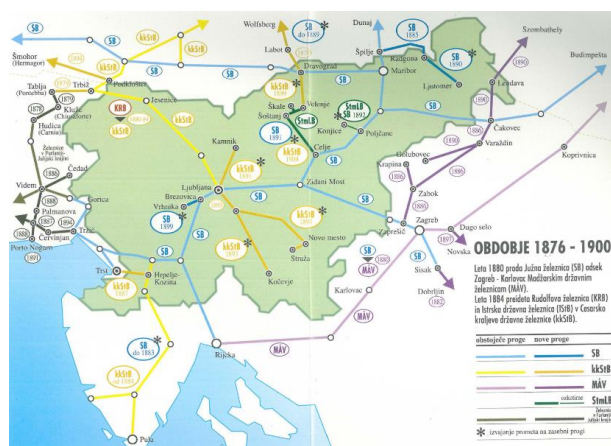
V nadaljevanju predstavljam izsledke iz proučevane literature o gradnji železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota s poudarkom na odseku v Žerovincih³. Zapisana so osnovna dejstva o ruskih emigrantih v Kraljevini SHS in opisano življenje na podeželju po prvi svetovni vojni. Predstavljena je tudi lokalna turistična znamenitost Ruski studenec. Na osnovi proučevane literature in podatkov, pridobljenih v arhivih, muzejih, časnikih ter intervjujev z informatorji predstavlja raziskovalna naloga vpogled v sobivanje vranglovcev in lokalnega prebivalstva. Podana je tudi razprava glede na zastavljena raziskovalna vprašanja in sklepne misli.

³ Vzpon se v literaturi navaja kot žerovinski klanec, vzpon v Žerovincih, žerovinski breg, v časniku Murska straža tudi Kačje grabe, Kačure, ki jih uporablja tudi A. Rustja. Barake, kjer so imeli ruski delavci začasno bivališče, pa so bile v Mekotnjaku.

2 TEORIJA

2.1 KRONOLOGIJA FORMIRANJA ŽELEZNIŠKIH PROG V POMURJU

V preteklosti je bila železniška proga nujen pogoj za razvoj kraja, tako je v prometnem smislu Pomurje predstavljalo edini neposredni prehod iz Slovenije na Madžarsko.⁴



Slika 1: Železniške proge v letih 1876–1900 (Bogič, 1998). Zaslonski posnetek, izrez.

Pregled kronologije odprtja železniških prog v Pomurju pokaže, da se je v drugi polovici 19. stoletja in v začetku 20. stoletja formiralo nekaj železniških prog, in sicer: Pragersko–Čakovec–Kotoriba–Nagy Kanizsa (Madžarska) l. 1860, Ljutomer–Radgona (danes Radkersburg v Avstriji) l. 1890, Čakovec–Lendava–Zalaszentiván–Türje–Ukk–Boba–Celldömölk v mreži takratnih ogrskih železnic l. 1890, Murska Sobota–Hodoš l. 1907, Ormož–Ljutomer–Murska Sobota l. 1924, kar je pomenilo, da so npr. Ormožani lahko po krajših poteh potovali v Avstrijo preko Radgone, na Madžarsko pa preko Murske Sobote in Hodoša.⁵

V kasnejših letih so se določene proge glede na frekvenco prometa in potrebe tudi ukinjale (npr. 1967 proga Ljutomer–Gornja Radgona, 1968 proga Murska Sobota–Hodoš).⁶

Po novo nastali meji z Avstrijo (ob Muri med Špiljem in Radgono ter severnim delom Slovenskih goric) tako kraljevini SHS pripade le gornji konec železnice med Radgono in Ljutomerom brez povezave s slovenskim zaledjem. Samo potovanje ljudi in blaga v

⁴ Rustja, 2017, Rustja, 2002.

⁵ Munda, Zemljič, 2020.

⁶ Munda, Zemljič, 2020, Štesl, 2021.

Maribor preko Avstrije je bilo pa nevzdržno in gospodarsko drago.⁷ Meja z Madžarsko je presekala hodoško progo. To je bil 27 km dolgi slepi krak, ki sploh ni imel povezave z železnico v Ljutomeru.⁸

Državi je bilo v interesu, da Prekmurje tako čim prej poveže z ostalim slovenskim ozemljem preko Ljutomera in Ormoža tudi z železnico, kljub temu da je že leta 1922 bil zgrajen most pri Veržeu.⁹

2.2 OSNOVNI PODATKI O PROGI ORMOŽ—LJUTOMER—MURSKA SOBOTA

Progo Ormož–Murska Sobota so za promet odprli 22. 11. 1924. Zgrajena je bila po naročilu države. Danes je dolga 39 km. Bila je in še je zelo pomembna za razvoj Prekije, tedaj nerazvitega območja. Gradnja železniške proge Ormož–Ljutomer je trajala 21 mesecev. S pripravljalnimi deli za gradnjo so pričeli že 22. septembra 1922.¹⁰

Za začetek proge se smatra Ormož, za konec proge pa Murska Sobota. Iz Ormoža teče mimo Pavlovcev in Ivanjkovcev preko razvodnice v Žerovincih, po dolini Kostanjeviškega potoka v Ljutomer, nato pa iz Ljutomera v Mursko Soboto. V inundacijskem območju Mure teče po 4 m visokem nasipu. Dolga je 38,340 m, grajena je bila za hitrost 40 km/h in osno obremenitev 12 ton.¹¹

Proga se v Žerovincih povzpne na nadmorsko višino 235,15 m (danes le 230 m), medtem ko se iz Ormoža najprej 14 km blago vzpenja. Od Žerovincev se proga 7 km spušča do Ljutomera, ki je najnižja točka proge (176,5 m nadmorske višine). Od Ljutomera do Murske Sobote se proga dvigne za 13 m. Proga prečka reki Ščavnico in Muro ter potok Kostanjevica.¹²

⁷ Štesl, 2021, Rustja, 2002.

⁸ Rustja, 2017, Rustja, 2002.

⁹ Ratiznojnik, 2001.

¹⁰ Rustja, 2017, Rustja, 2002.

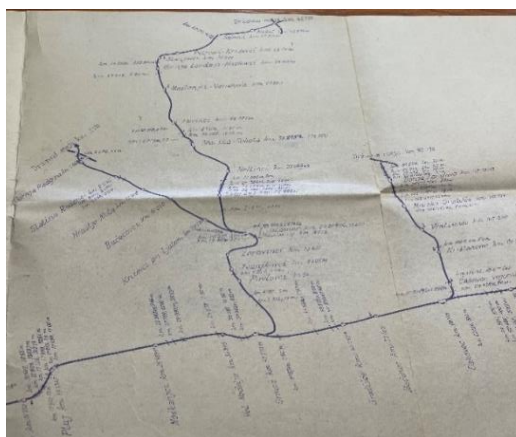
¹¹ Rustja, 2002.

¹² Prav tam.



Slika 2: Potek železniške proge. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: GURS, b. d.)

»Najtežji odsek proge je bil med kilometrom 14 in 15, kjer je bil 500 m dolg odsek z največjim vzponom 19,1 ‰, najglobljim usekom 12 metrov, najvišjim nasipom 14 metrov in s polmerom krivine 300 m, ki je najmanjši na tej progi. Dolino potoka Kostanjevica preide po 10 m visokem nasipu in betonskem mostu v km 14,565.«¹³



Slika 3: Načrt železniškega omrežja v kilometrih. Viden je ovinek, kjer so potekala najtežavnejša dela. (Vir: Pomurski muzej)

2.3 GRADNJA, ODPRTJE IN REKONSTRUKCIJA PROGE

Za gradnjo proge so se zavzemali predvsem domačini že na prelomu iz 19. v 20. stoletje, vendar takratna ogrska oblast gradnji proge ni bila naklonjena, saj so se bali, da se bo Prekmurje povezovalo z večjimi slovenskimi kraji.¹⁴

Že ob gradnji proge Radgona–Ljutomer (odprtje 1890) so predvidevali njeno podaljšanje do Ormoža, a nove načrte zanjo so naredili šele leta 1911, gradili pa komaj čez deset let.¹⁵

¹³ Prav tam, str. 34.

¹⁴ Rustja, 2017, Ratiznojnik, 2001, Rustja, 2002.

¹⁵ Štesl, 2021.

Pred prvo svetovno vojno so predlagali tri trase, ker so se želeli izogniti vzponu preko najvišje točke med Ljutomerom in Ivanjkovci. 2. 10. 1919 so na zborovanju pretresali več variant proge. 25. 8. 1920 so se v Mariboru zbrali privrženci današnje proge. Gradnjo so podprli politični forumi, vojska in gospodarstvo. Načrt je izdelala že Avstrija in ga je Kraljevina SHS dobila od nje. Z deli na progi so že začeli, a še ni bilo jasno, kod bo tekla. Ing. Ognjan Kuzmovič, šef direkcije za gradnjo novih železnic v ministrstvu za promet, je pregledal možne variante proge in se odločil za sedanjo traso. Komisija je progo pregledala med 27.–31. 7. 1921. S trasiranjem so začeli 16. 8. 1921. Načrti so bili izdelani pod vodstvom ing. Rudolfa Kavčiča.¹⁶ S traso se je strinjal tudi takratni prometni minister dr. Anton Korošec.¹⁷

Proga se je gradila v državni režiji s pomočjo sekcije in kontrolnega inšpektorja. 29. avgusta 1922 je progo uradno potrdila Komisija pri pokrajinski upravi za revizijo trase in postaje projektirane proge Ormož–Murska Sobota. Po predračunu je stala 97 milijonov din, a so zanj odobrili le 90 milijonov. Finančne težave so Beograd silile k varčevanju pri izdatkih za progo. Do uveljavitve rednega voznega reda v letu 1925 so porabili le 47 milijonov, opravljen obračun v letu 1935 po dokončanih dodatnih delih pa je pokazal 54 milijonov izdatkov za gradnjo. S tem je Beograd prihranil 40 % namenjenih izdatkov, a je Slovenija kasneje za sanacijo proge porabila veliko več.¹⁸

Oblast v Beogradu je vodilna mesta zaupala le neslovenskim strokovnjakom. Za šefa Sekcije za gradnjo proge s sedežem v Ljutomeru so imenovali ing. Aleksandra Velickega. Njegov pomočnik je bil ing. Vojislav Zorić, nadzorni inšpektor pa Milan Jovanović. 22. 9. 1922 so začeli s pripravljalnimi deli za gradnjo. Za gradnjo proge je bilo hkrati zaposlenih največ 1200 težakov. Med njimi je bilo okoli 250 ruskih beguncev iz armade Petra Nikolajeviča Vrangla.¹⁹ Nekaj časa je delalo tudi 100 bolgarskih delavcev, 50 Bosancev, največ pa domačinov in delavcev iz Medjimurja.²⁰

Gradbišče proge je bilo razdeljeno na tri oseke. Vodili so jih inženirji Božidar Katanović, Blaž Pristovšek in Vojteh Fugina. Jeklene konstrukcije so bile v pristojnosti ing. Aleksandra Ganusova.²¹

¹⁶ Rustja, 2017, Rustja, 2002.

¹⁷ Rustja, 2017, Ratiznojnik, 2001, Rustja, 2002.

¹⁸ Rustja, 2017, Rustja, 2002.

¹⁹ Rustja, 2017.

²⁰ Rustja, 2017, Ratiznojnik, 2001, Rustja, 2002.

²¹ Rustja, 2017.

Gradnjo je spremljalo ugodno vreme, le zemeljska dela je ovirala huda zima. V poletni vročini so na stroške Sekcije za gradnjo proge delavce oskrbovali s pitno vodo. Najeti prevozniki so dovažali vodo (npr. Janez Prelog iz Banovcev).²²

Največ težav pri gradnji proge je povzročal velik usek pri postajališču Žerovinci na razvodju Mure in Drave, kjer so izkopali 110.000 m³ zemlje. Svet je bil v tem delu plazovit in dolgo niso mogli ukrotiti nemirnega terena. Usek na žerovinskem klancu je dolg 400 m. Projektiran je bil z vzponom 11 stopinj. Da so zmanjšali izkop in pocenili gradnjo, so tam vzpon povečali na 20 stopinj. S tem so poslabšali eksploatacijske karakteristike proge, kar je bilo odpravljeno z rekonstrukcijo proge leta 2001.²³

Popolnoma pa zanemarjajo geološko stran, ki je in mora biti za vsakega gradbenega inž. podlaga za trasiranje in zemeljska dela.

inž. take napake, da so kulturni škandal.
1.) so popolnoma lajiško in po nepotrebnem utaknili v progo z 11 - 12 promile uspona uspon 20 promile na daljavo ca 200 m, s čimur so zadali rak - rano vsej progi za cel čas obstoja. To kaže popolno nevednost železniškega obratovanja in pomena železnic sploh.

Slika 4: Dokument Kardinalne napake, ki se pojavljajo v povojni dobi v železniškem vprašanju (Vir: Pomurski muzej)

Minister za promet je datum 22. 11. 1924 določil za odprtje proge. Zaradi tega so pri gradnji improvizirali in hiteli. Revizijo so opravili 20. 11. 1924 med Ormožem in Ljutomerom ter 21. 11. 1924 med Ljutomerom in Mursko Soboto. Kljub pomislekom Direkcije Ljubljana in Gradbene sekcije o ustreznosti proge za odprtje so nadrejeni v Beogradu vseeno veličastno odprli progo.²⁴



Slika 5: Pečat Direkcije (Vir: Pomurski muzej)

V nedeljo, 22. 11. 1924, je v Ormož najprej pripeljal mešani vlak z Mariborčani in zastopniki raznih korporacij iz Ljubljane. Čez pol ure je pripeljal še poseben vlak z

²² Rustja, 2017, Rustja, 2002.

²³ Rustja, 2002.

²⁴ Rustja, 2017, Ratiznojnik, 2001, Rustja, 2002.

Direkcija državnih založništva Ljubljana

Program

plavalno-športne vaje na prostem v Ormož - ljudstvom-Murška Ščola črni
22. 2. 1964.

Na sedmici Kina 22. pomena 22. 2. 1964. na novo organizirani progi
Ormož - ljudstvom-Murška Ščola črni plavalno-športne vaje s posebnimi
vsklani po načelu črni vseh reči.

Ormož				Murška Ščola črni			
čas	Priloga	čas	Definit	čas	Priloga	čas	Definit
10	11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	32	33
34	35	36	37	38	39	40	41
42	43	44	45	46	47	48	49
50	51	52	53	54	55	56	57
58	59	60	61	62	63	64	65
66	67	68	69	70	71	72	73
74	75	76	77	78	79	80	81
82	83	84	85	86	87	88	89
90	91	92	93	94	95	96	97
98	99	100	101	102	103	104	105
106	107	108	109	110	111	112	113
114	115	116	117	118	119	120	121
122	123	124	125	126	127	128	129
130	131	132	133	134	135	136	137
138	139	140	141	142	143	144	145
146	147	148	149	150	151	152	153
154	155	156	157	158	159	160	161
162	163	164	165	166	167	168	169
170	171	172	173	174	175	176	177
178	179	180	181	182	183	184	185
186	187	188	189	190	191	192	193
194	195	196	197	198	199	200	201
202	203	204	205	206	207	208	209
210	211	212	213	214	215	216	217
218	219	220	221	222	223	224	225
226	227	228	229	230	231	232	233
234	235	236	237	238	239	240	241
242	243	244	245	246	247	248	249
250	251	252	253	254	255	256	257
258	259	260	261	262	263	264	265
266	267	268	269	270	271	272	273
274	275	276	277	278	279	280	281
282	283	284	285	286	287	288	289
290	291	292	293	294	295	296	297
298	299	300	301	302	303	304	305
306	307	308	309	310	311	312	313
314	315	316	317	318	319	320	321
322	323	324	325	326	327	328	329
330	331	332	333	334	335	336	337
338	339	340	341	342	343	344	345
346	347	348	349	350	351	352	353
354	355	356	357	358	359	360	361
362	363	364	365	366	367	368	369
370	371	372	373	374	375	376	377
378	379	380	381	382	383	384	385
386	387	388	389	390	391	392	393
394	395	396	397	398	399	400	401
402	403	404	405	406	407	408	409
410	411	412	413	414	415	416	417
418	419	420	421	422	423	424	425
426	427	428	429	430	431	432	433
434	435	436	437	438	439	440	441
442	443	444	445	446	447	448	449
450	451	452	453	454	455	456	457
458	459	460	461				

Na poti so jih ves čas spremljali železničarska godba iz Maribora in vojaška godba iz Varaždina ter Devov kvartet iz Maribora. Vzдолž proge so stali ljudje, ki jih je zanimalo, kako mimo njihovih hiš pelje vlak. V Pavlovcih so jih pričakali po staroslovanskem običaju s kruhom in soljo ter otožnimi ruskimi vzkliki »Hura, hura!«²⁶

Tu jih je pričakal špalir šolskih otrok z zastavicami in cvetjem ter množica ljudstva. Goste sta pozdravila šolska upravitelja Leopold Čulk in Gabrijelčič. Učenci so zapeli himno Bože pravde.²⁷ Andreja Rustja zapiše, da sta predstavnika šole poudarila srečo Prlekije, ki je dočakala tako pomemben dan. Ministra sta prosila, naj prenese kralju iskreno zahvalo. Minister Stanić je izrazil čestitke in pozdrave kraljeve vlade. Poudaril je, da Beograd ob tem dogodku čuti enako radost kot oni. Vlak je nato iz Žerovincev krenil po gradbeno najzahtevnejšem delu proge proti Ljutomeru, nato Veržeju, Murski Soboti.²⁸

9

zakusko. Zatem je vlak ob navdušenem
vsklikanju občinstva in pokanju topičev
krenil dalje proti Žerovincem. Na žerovinski postaji ga je pričakoval špalir
šolskih otrok z zastavicami in cvetjem
ter množica ljudstva. Govorila sta nad-
učitelja Ovek in Gabrijelčič, mini-
stra sta dobila šopke, minister Stanič
je v lepem nagovoru izročil častitke vla-
de. Vlak vozi dalje — potem pride na
visok nasip, milovidne ljutomerske go-
rice se vijejo z obeh strani. V gozdu
barake ruskih delavcev. V Ljutomeru

Slika 7: Zapis, ki omenja, da so v gozdu ruske barake. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Tabor, 25. 11. 1924)

Na vsakem postajališču, kjer se je vlak ustavil (Ljutomer, Veržej, Murska Sobota), je delegacijo na vlaku pričakala množica ljudi. V kulturnem programu so spregovorili pomembni krajevni veljaki. Vlak je v Mursko Soboto prispel ob 11:44, nato pa se od tam vrnil v Ljutomer na pogostitev.²⁹

I. Popis proge.
Dolžina proge od Ormoža do Murske Sobotе znaša 38.702 km.
s postajami Ormož, Ivanjkovci, Ljutomer, Veržej, Beltinci in
Murska Sobota ter s postajališči Pavlovci in Žerovinci.

Slika 8: V Žerovincih je bilo le postajališče. Okrožnica 198-III- Direkcije državnih železnic Ljubljana, 18. 11. 1924 (Vir: Pomurski muzej)

Pri vožnji čez vsak in čez veliki nasip pri Žerovincih se
mora znižati vozna brzina na 15 km/h in pri vožnji čez Murski
most na 5 km/h.

Slika 9: Navodilo o omejitvi hitrosti. Okrožnica 198-III- Direkcije državnih železnic Ljubljana, 18. 11. 1924 (Vir: Pomurski muzej)

16. Ormož - Murska Sobota - Hodoš.											
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.				odh. Ljubljana gl. kol.			
prih.				odh. Ljubljana gl. kol.				prih.			
odh. Ljubljana gl. kol.				prih.							

krušila zaradi neutrjenosti, tirni material je bil star, poti na potnih prehodih čez progo so bile nekje prestrme, nasipi so bili iz slabega materiala, oskrba z vodo ni bila urejena, pragovi prekratki ...³⁰

a) M e k o t n j a k (občina Starčest).
 Ludvik Šostarič, župan v Starčesti.
 Alojzij Stajnik, Alojz Rep, obč. odbornika v Mekotnjak.
 Prelaz v km 25,7 v redu izročen; na desni strani še manjka
 propustna cev. Nato ni proti prevzemu s strani občine zadržkov.
 Dvozna cesta iz okrajne Ormož - Ljutomer v 25.00 levo progo
 še ni dovršena, manjka gramoz, katerega dobavi železn. uprava. Nato se
 naj glede nadaljnjega vzdrževanja odloči po zakonu. Od Dovožne ceste
 je potrebno napraviti še dovozno rampo s cevnim propustom na parc.
 492/13 d.o. Mekotnjak.
 Paspot d. pr. od 24.85 do 24.58, ki je napravljena na prov. po-
 stajališče, ostane še naprej, potreba je še majhne poprave, nato jo
 prevzame občina v svojo oskrbo.
 Ludvik Šostarič l.r. Al. Stajnik l.r. Al. Rep l.r.
 V km 24,5/6 preseče železnico okrajna cesta; (je malo prelo-
 žena) nadvoz ni bil potreben, ampak samo prelaz. Paralelna pot desno
 od proge izvršena, manjka še cevni propust od okrajne ceste, istotako
 manjka tudi cevni propust pod okrajno cesto.
 Okrajna cesta je sicer v redu, toda zastopnik prosi, da bi
 dostavljala žel. uprava gramoz za to cesto, dokler bo tako trda, kakor
 je bila prej.
 Zastopniki žel. uprave se zavežejo dati okr. zastopu do konca
 1925 v celem 50 m gramoz, nakar jo okrajni zastop prevzame v svojo
 oskrbo.
 Kukovec l.r. podnačelnik.

Slika 11: Zapisnik komisijskega pregleda proge in prevzema poti in cest z 10. 3. 1925 (Vir: Pomurski muzej)

V letih po odprtju proge se je v žerovinskem klanecu v kilometru 14,5 nasip posedel za 20 cm, v kilometru 15,4 pa se je 200 m nasipa posedlo za 50 cm. Posedanje in stiskanje useka v kilometru od 13,8 do 14,3 povzroči spremembo nagiba iz 20 na 26 ‰, zato so tu vlaki pogosto obležali.³¹

Čeprav je po drugi svetovni vojni promet na omenjeni progi bil takoj vzpostavljen, pa se je njegova obnova kar zavlekla. Komaj maja 1962 so ugotovili, da je proga v izjemno slabem stanju. Kar 57–64 % železniških pragov je bilo slabih. Sekcija za vzdrževanje proge Maribor (TOZD UVP) je šele leta 1985 odstranila tirnice iz leta 1898 in vgradila starorabne tirnice na 7,5 kilometra proge Ormož–Ivanjkovci. Tako so povečali osni pritisk na 18 ton, hitrost pa na 80 km/h. Ostre krivine (kilometer 14, 18,5, 20,4) in kretnice niso dopuščale dovoljenih hitrosti.

Največja ovira je bil žerovinski klanec, zaradi katerega so potrebovali dodatno lokomotivo za vleko. Vzpon je bil kratek, a zelo velik. Ministrstvo za promet je leta 1991 v poročilu zapisalo, da je rekonstrukcija proge Ormož–Murska Sobota nujno potrebna. Rekonstrukcijo je financirala Evropska komisija iz sredstev Phare in Ministrstvo za promet in zveze. Pri rekonstrukciji žerovinskega klanca so zmanjšali največji vzpon proge in progo zavarovali pred plazanjem. Tako več niso potrebovali dodatne

³⁰ Prav tam.

³¹ Prav tam.

lokomotive za vleko, saj so s tem zmanjšali vzpon. Hitrost so povečali na 120 km/h. Rekonstrukcijo so izvajali SCT Ljubljana in GP Ajdovščina.

Progo so znižali na dolžini 1500 metrov, 850 metrov te je v useku, v katerem so izdelali 174 metrov dolg pokriti ukop. Zaradi plazenja so uporabili tehniko pilotnih sten. To pomeni, da so zgradili dve pilotni steni in progo vkopali v zemljo. Progo so znižali za 4,3 metre.



Slika 12: Rekonstrukcija proge žerovinskega klanca 2001, ukop v Mekotnjaku (Vir: Pomurski muzej, foto: Rustja, 2001)

Ob Pavlovskem potoku so opravili drugo zahtevno sanacijo. Zaradi močvirnatega področja se tam proga letno posede za 9 cm. S sanacijo (drenaža, nasipavanje) so to težavo odpravili. Na postajah so obnovili tudi spodnji in zgornji ustroj vključno z odvodnjavanjem, gradnjo potniških peronov in podaljšanjem postajnih tirov.³²

2.4 NEKAJ DEJSTEV O RUSKIH EMIGRANTIH V KRALJEVINI SHS

Za emigranta v Slovarju slovenskega knjižnega jezika piše, da je to nekdo, ki se izseli v tujino, zlasti iz političnih vzrokov, torej begunec ali tudi izseljenec.³³

V letu 1917 je po oktobrski revoluciji v carski Rusiji izbruhnila krvava državljanska vojna. Revolucionarji oziroma rdeča armada je kontrarevolucionarje oziroma belo armado dokončno porazila v letih 1922–1923, takrat pa se je po najvišji oceni iz domovine izselilo okoli dva milijona ljudi, ki so potovali zlasti na ladjah, natrpanih z begunci.

³² Rustja, 2002.

³³ Fran, b. d.

Okoli 44 000 ljudi naj bi svoj novi dom našlo tudi v Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev (SHS). Več tisoč ruskih migrantov je SHS samo prečkalo na poti proti drugim državam, predvsem Franciji in Nemčiji. Večina beguncev je v kraljevino SHS prišla z juga takratne Rusije, in sicer črnomoških pristaniških mest Novorosijsk, Sevastopol in Odesa.³⁴

Po podatkih Državne komisije za ruske begunce je ta številka višja, gre za več kot 75 000 oseb, a v posameznih podatkih je zavedenih le 56 000 oseb.³⁵ Uradni podatki iz leta 1921 za Slovenijo navajajo, da naj bi bilo v Sloveniji takrat 1630 Rusov, a v tej številki so tako begunci iz časa ruske državljanske vojne, kakor tudi državljani carske Rusije, torej vojni ujetniki (Ukrajinci in Belorusi, ki so jih prištevali med Ruse).³⁶

Na dejstvo, da je Kraljevina SHS sprejela ruske begunce, je vplivalo tudi tradicionalno rusko-srbsko prijateljstvo, podobnost jezika, čustvo slovanske vzajemnosti, politika srbske (oz. jugoslovanske) vlade, ki je bila močno povezana z rusko carsko družino, ter nenazadnje strah pred širjenjem komunizma. Tako se je npr. kralj Aleksander šolal v Rusiji na vojaški akademiji za člane ruske carske družine in najvišjega plemstva. V vojski generala Vrangla, ki so jo sprejeli, so videli pomemben člen v rušenju komunizma v Rusiji.³⁷

Malo manj kot petsto prvih emigrantov je v Ljubljano prišlo že januarja 1920, čez eno leto jih je bilo že 1600, najvišje zabeleženo število kozakov pa je 2.500. Največ jih je bilo nastanjenih v slovenskem naselju Strnišče (danes Kidričevo), in sicer v nekdanjem avstro-ogrskem ujetniškem taborišču. »Kasneje je v Jugoslavijo prispelo še nekaj enot iz Galipolija, ki so bile razmeščene na gradnjo železniške proge Ljutomer–Ormož. To delo je opravljala I. kubanska divizija.«³⁸

Po pogajanjih med ruskim generalom Vranglom in jugoslovansko vlado se je konec leta 1920 v Strnišču naselilo okoli 1200 ruskih beguncev. To so bili pripadniki Donskega in Krimskega kadetskega korpusa. Barake taborišča, v katerih so se naselili, so bile nekdanje avstro-ogrske rezervne bolnišnice Klatovo. Delovale so v slabih

³⁴ Pulko, 2010.

³⁵ Krasnič, 2020.

³⁶ Pulko, 2010.

³⁷ Krasnič, 2020.

³⁸ Pulko, 2009, str. 150.

materialnih in higienskih razmerah, brez elektrike in v hudem pomanjkanju. Stene barak so imele velike razpoke, skozi je pihal veter, naletaval sneg, strehe so puščale, podi so zgnili, ni bilo vodovoda in kanalizacije.³⁹

V teh barakah je potekalo tudi izobraževanje kadetov. Leta 1922 si je ministrski odposlanec Radovan Košutić ogledal razmere v Strnišču in bil pretresen. Izredno pomanjkanje, slabe bivalne in materialne razmere, hude zime so vplivale tudi na obnašanje kadetov, kar odstirajo zapisniki pedagoškega sveta (grdo vedenje, psovke, pijančevanje, kraja, nasilje, samomori). Po odhodu določenih pedagogov in nastavitvi novega vodstva so se razmere v letu 1923 normalizirale. Krimski kadetski korpus je tako imel svoje obrtne delavnice, zelenjavne vrtove, čitalnico, amatersko gledališče, bil športno dejaven. Znan je bil pihalni orkester tega korpusa, ki je gostoval po okoliških krajih. Imeli so zasilno pravoslavno cerkev.⁴⁰

Kraljevina SHS je ruske emigrante uporabila za varovanje novih državnih meja, vključno z mejami z Madžarsko, Avstrijo in Italijo na slovenskem ozemlju. Tako so ruski vojaki varovali naše meje in pomagali pri uresničevanju gradbenih projektov. Med njimi je bilo veliko intelektualcev, plemstva in visokih častnikov. Tako je država dobila strokovnjake najrazličnejših profilov. Sama emigracija je tudi vplivala na kulturo. Med emigranti je bilo več moških kot žensk, zato se je veliko emigrantov poročilo z Jugoslovankami in med priseljenci je prihajalo »do številnih družinskih dram, ko so žene zapuščale svoje može in odhajale k premožnejšim«.⁴¹

Pulko navaja tudi podatke o rodnosti med ruskimi emigranti iz leta 1922, saj naj bi se takrat rodilo 486 otrok, od tega naj bi jih umrlo 258.⁴²

Med ruskimi emigranti, ki so bistveni za raziskovalno nalogo, so že prej omenjeni Vranglovi vojaki. Ko so ti zaključili svoje obmejno delo, je Vrangl poskušal nad svojimi enotami obdržati poveljstvo, zato je njegov štab ustanovil gradbeno podjetje Tehnika, ki je bilo organizirano popolnoma vojaško. Gradili so železnico Ormož–Ljutomer. Med gradnjo je prišel v Ormož tudi general Vrangl, ki se je pozanimal, kako živijo emigranti, kakšna je njihova plača, kakšen odnos je imela jugoslovanska komanda obmejne

³⁹ Krasnić, 2020.

⁴⁰ Pulko, 2010.

⁴¹ Pulko, 2009, str. 157.

⁴² Pulko, 2009.

službe do emigrantov, ali so delali kakšno razliko med Jugoslovani in Rusi. Vojake je nagovoril in jim zaželel vrnitve v domovino, kjer naj bi živeli bolje kot v tujini. Podjetje je delovalo v letih 1923 in 1924, nato pa so določene enote premestili na delo v Franciji. General je 1. 9. 1924 izdal ukaz o ustanovitvi Ruske splošne vojaške zveze (ROVS), da bi po ukinitvi podjetja ohranil nekdanje vojaške enote, prav tako pa združil vso preostalo emigrantsko vojsko pod enotno poveljstvo, saj je v Sovjetski zvezi pričakoval notranji prevrat ali pa ponovno tujo vojaško intervencijo. Na takšen način je hotel ohraniti vojaški kader, ki bi ga lahko v najkrajšem času aktiviral. Peter Nikolajevič Vrangelj je umrl leta 1928.⁴³

2.5 UTRIP ŽIVLJENJA NA PODEŽELJU PO PRVI SVETOVNI VOJNI V LOKALNEM OKOLJU

Pokrajina, kjer se nahajajo kraji, o katerih pišem (Mekotnjak, Žerovinci, Sp. Kamenščak, Stara Cesta), se razprostira po obronkih Slovenskih goric. Hribovita pokrajina preide v Panonsko nižino z ozkimi dolinami. Tu se nahajajo številni vrelci vode. Tla so ilovnato-peščena. Strmi teren so v preteklosti pokrivali obširni gozdovi ali vinska trta in sadno drevje. Cestne povezave so bile izjemno slabe, še posebej z večjimi prometnimi kraji, prevladovali so kolovozi, pešpoti. Ob deževju so bile blatne, voda je izkopala po sredini jarke. Kraji so bili na splošno nerazviti, prevladovala je revščina.

Pri obdelovanju njive je prevladovalo oranje s konjsko vprego, ročna žetev, ročno okopavanje njiv vsaj dvakrat na leto oz. ročno puljenje, gnojenje s hlevskim gnojem. Umetnih gnojil skorajda niso poznali. Pridelek je bil skromen in po navadi je bil odvisen tudi od naravnih katastrof (toča, suša, močno deževje). Glavni vir prehrane je bilo zrnje, namenjeno predvsem za kruh. Za primerjavo navajam, da so na hektar pridelali le 1500 kg zrnja. Od tega so živeli številni člani kmečkega gospodarstva. Prevladovale so viničarske družine, ki so celo leto pomagale pri različnih delih na kmetijah na dnini ali kot delavci ob žetvi. Plačilo se je izvedlo v zrnju. Preživljali so se s prodajo perutnine, jajc. V začetku 20. stoletja so prodajali tudi jabolka, vino, ki so ga vozili v večja mesta. V trgovinah je bilo možno dobiti sol in sladkor, a zaradi slabega denarnega stanja je kmečko prebivalstvo to kupovalo v majhnih količinah. Da bi si olajšali gmotni položaj,

⁴³ Pulko, 2009.

so se pojavljali mojstri samouki, ki so opravljali različne rokodelske obrti. Svoje izdelke so nato prodajali na sejnih.⁴⁴

Novak za to obdobje navaja, da je bila zemlja v rokah srednjih kmetov, trgovcev, obrtnikov in gostilničarjev, le manjše krpice so imeli manjši kmetje in želarji. Agrarna reforma iz leta 1919 malim kmetom in kmetijskim delavcem brez zemlje ni prinesla več zemlje ne večjega plačila. Denarja za odkup zemlje niso imeli, zato so se zadolževali in marsikatera kmetija je tako propadla (prišla na boben). Izjemno slabo so živeli dninarji, bajtarji, hlapci in dekletke, ki so pomagali kmetom. Po navadi so delali le za nizko plačilo ali tudi hrano in oblačila. V izjemni revščini so živeli tudi viničarji, ki so obdelovali vinograde pri domačih kmetih ali veleposestnikih (Lastniki vinogradov so bili tujci, samostani.). Viničarjeva družina je živela v ilovnatih hišah, po navadi le v eni sobici na tleh. Najpogosteje so jedli zabeljen fižol in krompir, ob slabih letinah so stradali. Viničarski otroci so že od zgodnjega otroštva služili kot pastirji, neredno so obiskovali šolo. Med delavci v vinogradu, ki so delali za mizerno plačilo, so bili tudi kopači.

Industrija v tem predelu ni bila posebej razvita. Zaradi bogate zaloge ilovice in gline se odpirajo opekarne (1880 Ključarovci pri Ljutomeru, 1902 Lukavci, 1904 Ljutomer, 1908 Boreci), dalje manjše usnjarne (Ljutomer), na Ščavnici so bile žage in mlini, v Presiki so kopali premog.⁴⁵

Kovačič v svoji knjigi iz leta 1926 za Kamenščak zapiše, da severno pobočje Kamenščaka večinoma pokrivajo gozdovi, na južnem pobočju pa so vinogradi, sadovnjaki, njive, spodaj pa travniki. Prevladuje rdeče-rumena ilovica, pomešana s prodcem, zato vinogradov ne kopajo z motikami, ampak z dvozobatimi krampi. Hiše so razvrščene po vrhu ob cesti, pa tudi ob pobočju, večinoma so nove in zidane, vmes pa tudi še lesene. Za Žerovince navede, da so večinoma vinogradniške parcele. O Stari Cesti zapiše, da so hiše deloma zidane, deloma lesene in večinoma razvrščene po vrhovih ter jih obdajajo vinogradi in sadovnjaki. Ob vznožju in po dolih se razprostirajo njive, travniki in gozdovi. Na Stari Cesti pod Benetkom izvira Kostanjevica, ki razmejuje občini Branoslavci in Kamenščak.⁴⁶

⁴⁴ Rudolf, 2012.

⁴⁵ Novak, 1987.

⁴⁶ Danes sta to vasi Mekotnjak in Sp. Kamenščak.

Za Mekotnjak napiše, da proti severu meji na Kamenščak, na zahodu na Staro Cesto, proti jugu in vzhodu pa na Žerovince in Radomerje.⁴⁷

Krajevni leksikon Slovenije za te kraje navaja tudi število prebivalcev za leti 1910 in 1931, in sicer je število prebivalcev za Mekotnjak v teh letih 205 in 197, za kraj Spodnji Kamenščak 308 in 352, za kraj Stara Cesta pa 335 in 354.⁴⁸

3 RAZISKOVALNI DEL

Pri delu sem uporabila naslednje raziskovalne metode:

- preučevanje virov, literature,
- pregled arhivskega gradiva,
- intervju z informatorji,
- terensko delo.

Gradnjo železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota s poudarkom na težavnem odseku v Žerovincih sem predstavila s pomočjo člankov. Na slednjih temelji tudi predstavitev položaja ruskih beguncev v Kraljevini SHS kot graditeljev omenjene proge. Z rusko emigracijo se je ukvarjala tudi dr. Mateja Ratej v knjigi Ruski diptih. V njej prikaže zgodbo strojnega inženirja Aleksandra Ganusova, zaposlenega pri gradnji železnice. Njen prispevek o Aleksandru Lebedjevu pa prikaže zgodbo vodje strojne delavnice pri gradnji železnice. Po posvetu s kustosinjo Pomurskega muzeja, go. Andrejek, sem s pomočjo literature predstavila razmere na podeželju po prvi svetovni vojni v lokalnem okolju.

Izsledke, pridobljene s pomočjo ostalih raziskovalnih metod, predstavljam v poglavjih 3.2, 3.3 in 3.4., dodatno gradivo je v prilogah A–D.

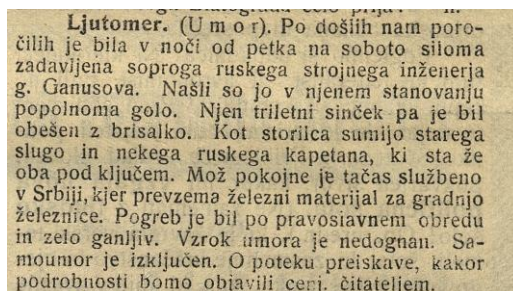
3.1 O RUSKIH GRADITELJIH ŽELEZNICE V LOKALNEM OKOLJU SKOZI OČI KAZENSKIH SPISOV

Knjiga Ruski diptih predstavi umor v Ljutomeru, ki se je zgodil v noči s 6. na 7. julij 1923. Hišni sluga Vasilij Černjenko je ubil svojo 26-letno delodajalko Julijo Ganusovo, nato pa še njenega triletnega sina Rostislava.

⁴⁷ Kovačič, 1926.

⁴⁸ Krajevni leksikon Slovenije, 1980.

Umorjena je bila soproga Aleksandra Ganusova, ki je bil takrat zaposlen pri gradnji železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, zadolžen za jeklene konstrukcije. Po poklicu je bil strojni inženir, a je bil v noči umora ravno službeno odsoten v srbskem Požarevcu. Kot osumljenec za umor je takrat veljal tudi Ganusov podrejeni, ruski konjeniški kapetan, 30-letni Ivan Nikolajevič Ovčarov. Zakonca Ganusov sta prav zaradi sodelovanja pri izgradnji železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota leta 1922 prišla v Ljutomer s skupino Rusov, ki so bili nekdanji Vranglovi vojaki.⁴⁹



Slika 13: Zapis o umoru. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 12. 7. 1923)

Černjenku izrečejo sodbo 19. septembra 1923 in ga obsodijo »na smrt na vešalih«.⁵⁰ Čez tri dni njegov zagovornik po uradni dolžnosti vloži ničnostno pritožbo zoper sodbo, ki jo predajo Stolu sedmorice v Zagrebu kot višjemu sodišču. 25. junija 1924 pritožbo v Zagrebu zavrnejo. Namera, da se umor prekvalificira v uboj, spodleti, a novembra 1924 sledi skorajda filmski preobrat. Obtoženi se znajde na seznamu za pomilostitev oz. omilitev kazni, ki ga je vsako leto pred praznikom zedinjenja 1. decembra izdal kralj Aleksander Karađorđević. Tako prestaja dosmrtno kazen v kaznilnici v Lepoglavi z vsakoletnim postom in temnico na dan uboja Ganusovih.⁵¹

Avtorica v knjigi, katere podlaga so sodni spisi v Pokrajinskem arhivu Maribor, pred nami razgrne tudi podobo takratnega mesta Ljutomer, odnose lokalnega prebivalstva do ruskih migrantov, njihovo miselnost, na drugi strani pa skozi odstiranje kazenskega procesa proti Černjenku pred nas postavi takratno visoko rusko družbo, ki se je nekako morala prilagoditi novemu okolju. Tako zapiše, da »mnogi ruski prišleki so bolešno negovali nostalgijo za nekdanjo domovino in niso zmogli preboleti izgube ter zaživeti polnega življenja v novem (lokalnem) okolju. Ko so v nadvse siromašnih okoliščinah sicer mestnega okolja ohranjali gosposko vedenje, geste, oblačilno kulturo in

⁴⁹ Ratej, 2014, 17–21.

⁵⁰ Prav tam, str. 66.

⁵¹ Prav tam, str. 77.

komunikacijo, ki je strogo sledila minulim hierarhičnim položajem govorcev, so se slovenskim sodobnikom slikali kot prikazni, groteskno zaprte v neprebojni mehurček ruske preteklosti. Je bilo podobno tudi v Ljutomeru? Morda so bila težaška dela pri izgradnji železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota za ruske delavce neke vrste delovna terapija, ki jim je pomagala ohranjati stik z realnostjo, kajti ljutomerske noči so s prihodom Rusov postale dolge. »Ruske melodije«, ki so odmevale iz tamkajšnjih krčem skupaj z glasnim veseljačenjem, so vzbujale moralne očitke, a hkrati pričale, da so ruski prišleki na neki točki bržkone našli stik z domačini«. ⁵²

Po drugi strani pa je prihajalo tudi do trenj z lokalnim prebivalstvom, tako nadaljuje: »Kot lahko sklepamo iz kazenskega procesa proti Vasiliju Černjenku, je bil odnos lokalnega prebivalstva do 250 Rusov, ki so opravljali zemeljska dela na trasi železniške proge Ormož—Ljutomer—Murska Sobota, poln nezaupanja in prikritega odpora«. ⁵³

Knjiga s podnaslovom Iz življenja ruske emigracije v Kraljevini SHS ne samo da temelji na kazenskih spisih, ampak se sklicuje tudi na razne zapise v takratnem časopisju, kot so Murska straža, Tabor, Slovenski narod ...

Ob branju knjige naletimo tudi na posamezna imena ruskih graditeljev železnice, s katerimi so se najverjetneje srečevali tudi domačini, ki so pomagali pri gradnji železnice in so jih, sicer ne natančno poimensko, omenjali moji ljudski informatorji, dobimo pa tudi vsaj delen vpogled v to, kje in kako so bivali, kar me je pri raziskovalni nalogi tudi najbolj zanimalo.

Za družino Ganusov izvemo, da je bivala v središču Ljutomera, v prvem nadstropju stavbe, zraven domovanja Karola Grossmana, nedaleč stran od njih je bila pa tudi menza ruskih častnikov, ki jo je vodil 26-letni Viktor Tulubijev (prej konjeniški kapetan). ⁵⁴ Nasproti te menze je stanovala še ena štiričlanska ruska družina, 32-letna Jevgenija in Gregorij Matešev z dvema hčerkama. Predhodno so med majem in julijem 1923 začasno bivali v sobi/salonu pri Ganusovih. Matešev je bil geometer pri gradnji železniške proge, po činu polkovnik. ⁵⁵ Osumljeni umora je bil tudi Ivan Ovčarov, ki naj bi se sestajal z umorjeno, a so priče potrdile njegovo nedolžnost. Ta je 21. julija 1923 pri ljutomerskem Okrajnem sodišču zaprosil, da mu dovoli preselitev v Ormož in

⁵² Prav tam, str. 23.

⁵³ Prav tam, str. 23.

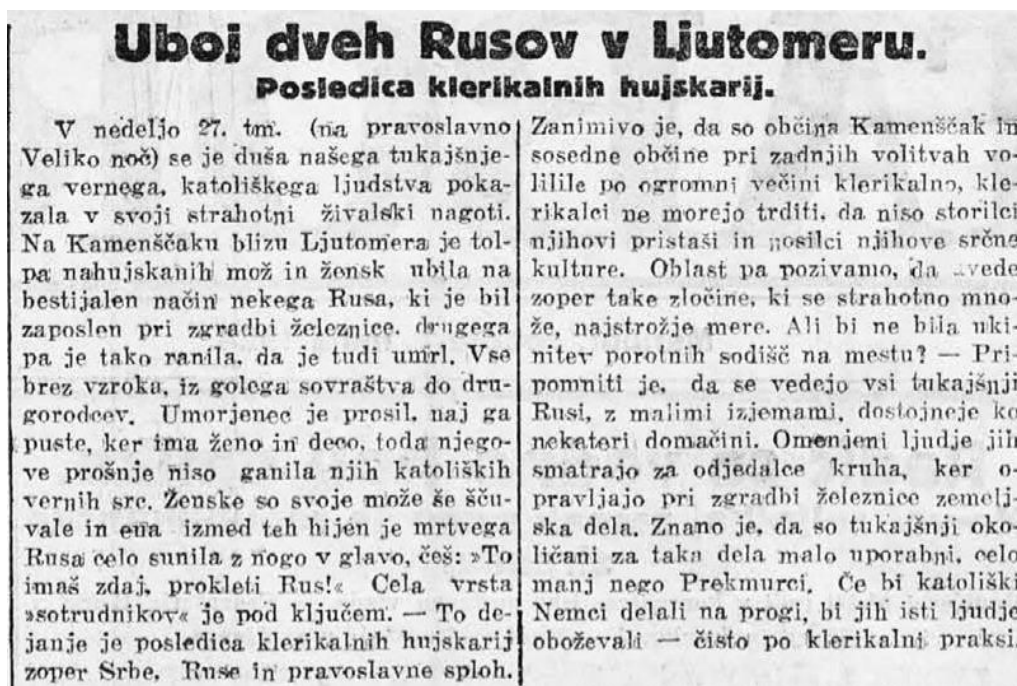
⁵⁴ Prav tam, 31–32, 55.

⁵⁵ Prav tam, str. 45.

zaposlitev pri tamkajšnji sekciji za gradnjo železniške proge. Zadevo je takrat že prevzelo Okrožno sodišče Maribor, ki mu je izdalo dovoljenje, da se s 27. julijem 1923 preseli v Ormož, pri čemer se je moral vsakodnevno javljati svojemu nadrejenemu na železnici.⁵⁶ Omenja se tudi kapetan Vasilij Jakovljevič Hitrov⁵⁷, ki je bil skladiščnik pri gradbeni železniški sekciji. Vsi omenjeni so bili pravoslavne vere.

Omenjen je tudi domačin Franc (Franjo) Belič, ki je bil zaposlen kot kurjač pri ozkotirni železnici gradbene sekcije v Ljutomeru.⁵⁸

Avtorica poskuša prikazati tudi duh časa, v katerem se je zgodba odvila, tako se ob omembi, da kar nekaj ljudi ni odreagiralo na krike umorjene in jok njenega otroka v noči umora, vpraša, ali je možno, da je vojna ljudi naučila, da je treba poskrbeti le zase in svojo družino, ali pa se tukaj skriva odpor domačinov do ruskih beguncev oz. celo sovražni govor političnih strank. Ob tem se naveže tudi na umor, ki se je zgodil skoraj leto dni kasneje na Kamenščaku in o katerem so mi pripovedovali informatorji.⁵⁹



Slika 14: Zapis o umoru na Kamenščaku. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Tabor, 3. 5. 1924)

⁵⁶ Prav tam, str. 56.

⁵⁷ Prav tam, str. 57.

⁵⁸ Prav tam, str. 51.

⁵⁹ Prav tam, str. 54.

Prav tako se dotakne vprašanja, ali so ruski begunci javno izkazovali svojo vero oz. ali je njihov zaposlovalec sploh poskrbel za versko življenje.⁶⁰

Da so v načinu življenja predvsem Rusi v Ljutomeru ohranjali svoje stare navade, priča pitje jutranjega čaja zakoncev Ganus, sprehodi Julije v spremstvu po ulicah Ljutomera, nakup v Mariboru. Udeleževali so se kulturnih prireditev oz. bili sami kulturno dejavni. O tem pričata npr. novica o baletnem večeru in nastopu ruske pihalne godbe poleti 1923 na sokolski proslavi v Ljutomeru.⁶¹ Nastop pihalne godbe je za mojo raziskovalno nalogo zanimiv s tega stališča, saj so jo sestavljali vranglovci.

V drugem prispevku iste avtorice se pred nami odstre zgodba še enega ruskega emigranta, nekdanjega vojaka armade generala Vrangla, ki je sodeloval kot vodja strojne delavnice pri gradnji proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota. Njegovo ime je bilo Aleksander Lebedjev. Takoj po odprtju proge je bil namreč osumljen komunistične propagande in vohunjenja za Sovjetsko zvezo. Po činu podporočnik je v Kraljevino SHS prišel s svojo ženo in sinom. Po dekretu jugoslovanskega ministra za promet je bil aprila 1923 iz Beograda premeščen na traso omenjene železniške proge. Leto dni je bival v Ljutomeru, kasneje pa v Ormožu. Med samim delom je velikokrat prišel v konflikt s podrejenimi. Posebno sovraštvo si je nakopal, ko je spomladi 1923 po izbruhu stavke med delavci na trasi železniške proge odpustil dva komunista. Grozila sta mu s smrtjo. Jugoslovanske oblasti so ga zaščitile in mu dovolile nošnjo orožja. Ker pa ni pristal na to, da bi Vranglovi vojaki imeli pri njem posebne ugodnosti, so le-ti večinoma ignorirali njegova navodila za delo in delali po svoje. Dva delavca sta ga obtožila boljševizma, s čimer je bil seznanjen tudi vodja sekcije. Napetosti so se stopnjevale do te mere, da je kaznoval delavca, ki je ponoči slabo varoval stroj na trasi proge. Zaprošil je za premestitev, a je na prigovarjanja vseeno ostal. Ovadil ga je komandir ormoške žandarmerijske postaje Anton Filipčič, ki je na vsak način skušal dokazati, da je Lebedjev komunistično naravnan. Filipčič je za dokaz vzel tudi napačno prevedena pisma, ki jih je dobival Lebedjev. Ko je bil Lebedjev zaslišan v Mariboru je kratko povedal, da so ga ovadili zaradi sovraštva njemu podrejenih Rusov. Ker se je skliceval na šefa sekcije na trasi železnice Ormož–Murska Sobota, Aleksandra Velickega, je bil tudi on zaslišan. Velicki je Lebedjeva opisal kot dobrega in poštenega delavca, ki se ni zanimal za politiko. Velicki je takoj, ko je izvedel za Lebedjevo aretacijo, odšel na

⁶⁰ Prav tam, str. 55.

⁶¹ Prav tam, 22–23.

ministrstvo za notranje zadeve na oddelek za zaščito države, kjer je ugotovil, da je Lebedjev nedolžen, saj ne obstajajo nikakršni dokazi proti njemu. Nekaj ur po zaslišanju Velickega je bil Lebedjev prost vseh obtožb. Kasneje je Lebedjev v Beogradu zaprosil za državljanstvo kraljevine zase, za sina in za ženo. Ker proti Lebedjevu ni bilo nobenih oprijemljivih dokazov več, je državni tožilec moral sporočiti, da odstopa od njegovega primera.⁶²

3.2 RAZISKOVANJE ARHIVSKEGA GRADIVA

3.2.1 ARHIVSKO GRADIVO V MUZEJIH

Za iskanje fotografij, ki bi prikazovale gradnjo težavnega odseka ali barake v Mekotnjaku oz. gradivo, ki je povezano z ruskimi graditelji proge na raziskovanem odseku, sem navezala stike s Pokrajinskim arhivom Maribor, Muzejem Ljutomer, Pomurskim muzejem, Društvom za ohranjanje dediščine Prleški železničar, Pokrajinskim muzejem Ptuj Ormož, Arhivom Ptuj, Železniškim muzejem Slovenskih železnic, muzejem Na stanici v Osluševcih, Muzejem južne železnice Šentjur. Stike sem navezovala preko elektronske pošte ali telefonskega klica. Poslana elektronska pošta je v prilogi D.

Obiskala sem muzej Na stanici, Pomurski muzej, Muzej Južne železnice Šentjur in muzej v Ljutomeru. Preko elektronske pošte sem vzpostavila kontakt tudi z zgodovinarjem Jurijem Šteslom in dr. Matejo Ratej.

V telefonskem pogovoru sem informacije pridobila pri lokalnem domoznancu, g. Srečku Pavličiču, Karlu Rustji, mag. Francu Zemljiču, mag. Nataši Kolar, Katji Zupanič (Arhiv Ptuj). Usmeritve mi je podala tudi knjižničarka Jasna Branka Staman, oddelek za domoznanstvo Splošne knjižnice Ljutomer. Ker kot šola pripravljamo komemoracije za 25 talcev iz druge svetovne vojne in sta med temi talci tudi dva Rusa, se včasih komemoracij udeležijo tudi ruski delegati. Z njimi vsakokrat sodeluje g. Janez Kardoš. Mentorica je govorila tudi z njim, saj naju je zanimalo, ali bi lahko tudi po tej poti pridobili kakšne podatke, a so zaradi trenutnih razmer med Ukrajino in Rusijo ti stiki prekinjeni.

Kustos ljutomerskega muzeja, g. Gregor Žižek, mi je priskrbel sliko ruske carske godbe, ki je v Ljutomeru nastopila ob obletnici telovadnega društva Sokol.

⁶² Ratej, 2015.



Člani ruske carske godbe v Ljutomeru ob 20. letnici Sokola, 1923

Slika 15: Ruska carska godba v Ljutomeru ob 20-letnici Sokola leta 1923 (Vir: Muzej Ljutomer)

V Pomurskem muzeju me je 29. 1. 2024 sprejela kustosinja Tadeja Andrejek. Pripravila mi je arhivsko gradivo, ki ga je muzeju podaril Karel Rustja,⁶³ ing. strojništva, železniški upokojenec. Gradivo sva s privolitvijo g. Rustje z mentorico pregledali. Za potrebe raziskovalne naloge sem si določene dokumente fotografirala. V raziskovalni nalogi sem jih priložila na ustreznih delih. Med gradivom nisem našla nobene fotografije iz časa gradnje železniške proge na raziskovanem odseku. Gospa Andrejek je rekla, da bo v Arhivu Republike Slovenije, ko se bo tja odpravila, pobrskala za dokumenti o moji temi, predvsem je omenjala, da ve, da je tam shranjeno originalno vabilo na odprtje proge. 7. 2. 2024 je sledil odgovor, da omenjenega v arhivu ni našla, saj so dokumente uredili v druge škatle, kot je bilo to pred leti. Tako sem za raziskovalno nalogo uporabila kopijo vabila, ki ga je Pomurskemu muzeju predal Karel Rustja.

V Muzeju Južne železnice Šentjur je bil zame zanimiv le zemljevid železniškega omrežja iz leta 1925, ki je poseben, ker je v barvni izvedbi. Na njem je proga Ormož–Ljutomer–Murska Sobota že vrisana.

Tudi ostali muzeji tako ne hranijo nobene fotografije o gradnji in bivanju na omenjenem odseku.

⁶³ Karel Rustja je avtor številnih člankov o gradnji železniške infrastrukture na Slovenskem.



Slika 16: Zemljevid Železniške mreže Direkcije Ljubljana iz leta 1925 (Vir: Muzej Južne železnice Šentjur, Rauter 2024)

3.2.2 ARHIVSKO GRADIVO NA UPRAVNI ENOTI LJUTOMER

Po intervjujih z dvema informatorjema⁶⁴ sem izvedela, da sta se najmanj dve domačinki med gradnjo zaljubili v ruska delavca in da naj bi imeli potomce v lokalnem okolju, enako so mi pripovedovali o umoru,⁶⁵ zato me je brskanje po spletu najprej pripeljalo do Nadškofijskega arhiva Maribor, kjer hranijo tudi dvojnike rojstnih in krstnih knjig, mrtvaških knjig. Strokovnjak v arhivu mi je svetoval, naj se vseeno poskusim dogovoriti na Upravni enoti Ljutomer za vpogled v originale, saj namreč po zakonu te originale tam še hranijo. Od zadnjega vpisa v knjigo mora preteči sto let, šele nato knjige predajo arhivu. Tako sem na Upravni enoti Ljutomer zaprosila za vpogled v knjige. Prošnja za vpogled je v prilogi D.

Z mentorico sva se tja odpravili 9. 1. 2024, kjer naju je pričakala referentka ga. Natalija Vučko Ilčenko. Povedala je, da so v tistem času poročne, mrtvaške in rojstne knjige urejali lokalni duhovniki. V mojem primeru je bil to kaplan Lovrec, ki je z leti napredoval v provizorja. Po drugi svetovni vojni je država te knjige župnikom odvzela in jih začela sama voditi. Omenjenih knjig zaradi starosti in pomembnosti podatkov v njih nisem sama pregledovala, ampak jih je pregledovala ga. Vučko Ilčenko. Zasledovala je vpise, ki bi lahko bili povezani z ruskimi graditelji železniške proge. Zaradi občutljivosti podatkov in varovanja osebnih podatkov se v dogovoru z vodjo oddelka za upravne

⁶⁴ Vogrinec, J., 7. 1. 2024, Poštrak, D., 28. 1. 2024.

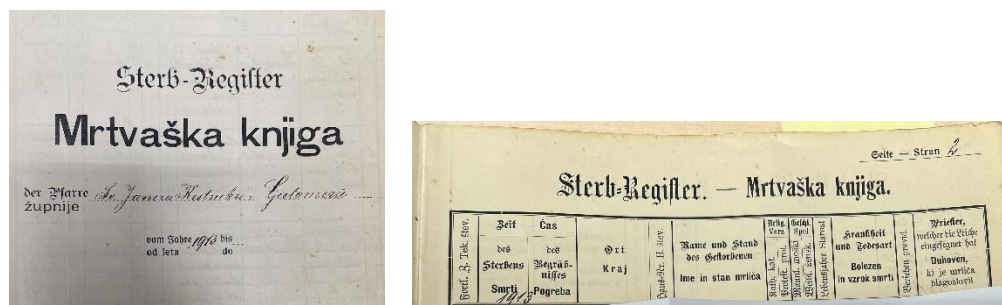
⁶⁵ Gutman, A., 1. 2. 2024, Semenič, J. in S., 25. 1. 2024, Feuš, A., 11. 2. 2024.

notranje zadeve Upravne enote Ljutomer, go. Aleksandro Stamničar Veronik, dogovorimo, da ne bomo navajali imen in priimkov zapisanih oseb, ampak le zaporedno številko, pod katero so vpisani. Dogovorili smo se, da pregledamo leta, ko se je gradnja začela in deset let po končani gradnji (1921–1934).

Pregledali smo **Matično knjigo umrlih** za območje Ljutomera 1913–1941. Za lažjo preglednost podatkov sem izdelala naslednjo tabelo.

Tabela 1: Izpis iz Matične knjige umrlih (Vir: UE Ljutomer)

Zaporedna številka	Vzrok smrti	Status osebe	Leto smrti	Vera umrlega
64.	zadušitev	žena ruskega inženirja	1923	ni znana
65.	zadušitev	otrok ruskega inženirja	1923	ni znana
54.	pljučnica	ujetnik	1920	pravoslavna
76.	samomor	samski oficir	1923	pravoslavna
42.	nasilna smrt (zaboden v pljuča)	oženjeni kozak	1924	pravoslavna
39.	hiranje od rojstva	zakonska hči begunca	1925	pravoslavna

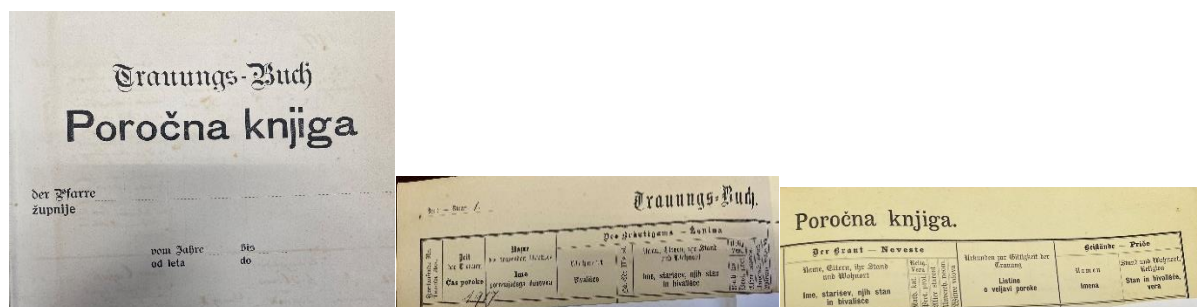


Slika 17: Levo naslovna stran Mrtvaške knjige in desno njena notranjost s kategorijami za vpis (Vir: UE Ljutomer, Rauter, 2024)

Pregledali smo **Poročno matično knjigo** 1917–1928. Tudi tu sem podatke uredila v tabelo.

Tabela 2: Izpis iz Poročne matične knjige (Vir: UE Ljutomer)

Zaporedna številka	Ženin	Leto poroke	Nevesta	Drugo
41.	železniški uslužbenec, dela v drugem delu Slovenije	1924	ni bila od tu	potrebovala sta dovoljenje od Ruskega generalnega konzulata v Beogradu
42.	pomočnik blagajnika v sekciji za gradnjo železnice, prebiva v Ljutomeru	1924	rojena v Ljutomeru	dobila dovoljenje Okrajne delegacije za interese ruske emigracije v kraljevini SHS, Beograd
35.	zasebnik, vdovec	1925	vdova	dobila dovoljenje Okrajne delegacije za interese ruske emigracije v kraljevini SHS, Beograd
42.	tehnik pri ravnanstvu za gradnjo novih železnic Ljutomer	1925	šolska upraviteljica Osnovne dekliške šole	dobila dovoljenje Okrajne delegacije za interese ruske emigracije v kraljevini SHS, Beograd



Slika 18: Levo naslovna stran Poročne knjige in desno njena notranjost s kategorijami za vpis (Vir: UE Ljutomer, Rauter, 2024)

Prav za zadnji zakonski par sem našla tudi zapis v **Rojstni matični knjigi** Ljutomer 1923–1937.

Tabela 3: Izpis iz Rojstne matične knjige (Vir: UE Ljutomer)

zaporedna številka	leto	spol	opombe	oče in mati
60.	1926	deček	ni razvidnih podatkov, ali je družina ostala v teh krajih	oče: tehnik pri ravnateljstvu za gradnjo novih železnic Ljutomer mati: šolska upraviteljica Osnovne dekliške šole Velike Lašče, premeščena v Ljutomer



Slika 19: Zgoraj naslovna stran Rojstne in krstne knjige ter spodaj njena notranjost s kategorijami za vpis (Vir: UE Ljutomer, Rauter, 2024)

3.2.3 ARHIVSKO GRADIVO NA OŠ JANKA RIBIČA CEZANJEVCI

Dva informatorja⁶⁶ sta omenjala, da sta se dva ruska delavca tukaj poročila in da so njihuni otroci hodili v šolo v Cezanjevcih. En informator se priimka teh oseb ni spomnil, a je poudaril, da sta priimka slovanska, da sta drugačna od naših. Drugi je omenjal priimek Ganža/Ganza. Za potrditev njunih izjav sem pregledala matične knjige in matične liste OŠ Cezanjevci in OŠ Stara Cesta.⁶⁷ Pri pregledu sem se časovno omejila. Sklepala sem, da v pošteev pridejo matične knjige po letu 1924, takrat se je namreč proga zgradila in tudi otroci, rojeni v takih zvezah, bi v šolo vstopili glede na starost najverjetneje po tem letu. Pri pregledu arhivskega materiala pa sem naletela na težavo, saj na šoli ne obstajajo matični listi iz tako zgodnjega obdobja. V pregled so mi tako ostali naslednji dokumenti:

⁶⁶ Vogrinec, J., 7. 1. 2024, Poštrak, D., 28. 1. 2024.

⁶⁷ V tistem času je v našem šolskem okolišu obstajala tudi OŠ na Stari Cesti.

- matični listi razni OŠ Cezanjevci, letnik rojstva 1930–1940,
- matični listi OŠ Stara Cesta, letnik rojstva 1931–1945,
- matični listi OŠ Cezanjevci, letnik rojstva 1941–1947,
- matični listi OŠ Cezanjevci, letnik rojstva 1948–1952,
- matični listi OŠ Cezanjevci, letnik rojstva 1953–1956.

Pri pregledu dostopnega arhivskega materiala sem zasledovala priimek otroka, vpisanega v šolo, ter priimek očeta oz. matere. Pozorna sem bila na to, ali ima priimek rusko obliko.

Zasledila sem naslednji vpis.

D. D., ki je bil rojen 12. 1. 1932. Njegov oče je bil D. I. (orožnik). Ime matere ni vpisano. Otrok je v šolo v Cezanjevcih vstopil 1. 9. 1938. Informacijo o identiteti osebe sem preverila na terenu pri Mariji in Francu Novaku iz Cezanjevcev. To ni oseba, ki bi bila v kakršnikoli povezavi z ruskimi delavci, ki so gradili progo.

Drugih vpisov nisem našla. Sem pa zasledila vpise, kjer ob imenu matere oče otroka ni bil naveden. Po pogovoru z različnimi informatorji sem izvedela, da matere niso vpisale imena očeta, ker niso želele oz. niso smele izdati priimka očeta, saj je otrok nastal v izvenzakonski zvezi. Možno je tudi, da bi bil očetov priimek za otroka in žensko v sramoto družini.

Pri vseh vpisih sem bila pozorna tudi na status staršev. Kot status se pri starših največkrat omenja: posestnik, gospodinja (žena), kmet, viničar, želar, delavec, delavka.

Pregledala sem tudi šolske kronike od leta 1920 do 1925. Za šolsko leto 1924/25 sem našla sledeč zapis: »Ob času slovesne otvoritve železnice Ormož–Murska Sobota so se otroci udeležili te slavnosti v Žerovincih, kjer jih je krajni šolski svet pogostil.« V nadaljevanju piše o dogodku še podrobneje: »Dne 22. 11. so bili otroci pri slavnostni otvoritvi želez. proge Ormož–Murska Sobota na postajališču Žerovinci. Učenci so bili praznično oblečeni, prinesli so seboj dosti cvetlic in vencev, s katerimi so okrasili želez. vozove. Upravitelj šole in večji deček iz III. razreda sta pozdravila došle goste in g. ministra g. Stanića in dr. Žerjava. Kljub mrazu je bilo vse slavnostno razpoloženo. Po odhodu vlaka so bili otroci pogoščeni s čajem in žemljami.«

Šolski upravitelj je takrat bil Leopold Čulk, ki je pod zapisom podpisan, a po razliki v pisavi kronike ni pisal on, ampak najverjetneje ena izmed takrat zaposlenih učiteljic.

Dne 22. 11. so bili otroci pri slavnostni otvoritvi želez. proge Ormož - Murska Sobota na postajah Žerovinci. Namer so bili praznični oblični, prinesli so veliki cvetlični in venec s ka, kerimi so okraiali želez. vorove. Upravitelj žele in vojs. otok in g. poverila sta. podarila dosti goste in g. ministka dr. Slanina in dr. Kajova. Hjub mračn je bilo vse slavnostno razsvetljeno. Po odhodu vlaka so bili otroci pogostni s igram in temljonmi. Dva dni praznik 1. in 17. 12. 24.

Schulchronik
der
Schule in Žerovinci.

probletični za uboge otroke. Ob taki slovesni otvoritvi železnice Ormož - Murska Sobota, so se otroci udeležili te slavnosti v Žerovincih, kjer jih je krajni svet pogostil.

Slika 20: Levo zapisa v šolski kroniki in desno naslovna stran šolske kronike (Vir: OŠ Janka Ribiča Cezanjevci, Rauter, 2023)

3.2.4 ČASNIK MURSKA STRAŽA

Časnik Murska straža v letih 1921–1924 izčrpno poroča o gradnji železniške proge. Omenja tudi imena takratnih političnih akterjev, zaslužnih za njeno gradnjo, in sicer od idejnih zametkov do same realizacije ter težav, s katerimi so se pri izgradnji železniške infrastrukture soočali. V nadaljevanju so zbrani le zapisi, ki se nanašajo na gradnjo v raziskovanem odseku.

pride več. — **Zgradba železnice** vidno napreduje, vendar pa bo že padlo nebroj kletvic balkanskega in ruskega izvora, pa tudi mnogo si jih bo še polomilo svoje noge predno bo ta železnica definitivno dovršena. Zlasti Žerovinski breg dela velike preglavice inženjerjem, ki so mislili, da se da to kar z lepa prerezati. —

Slika 21: Zapis o težavnem odseku v Žerovincih z opazko o nekvalitetnem načrtovanju gradnje. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 27. 9. 1923)

Ljutomer. Vsled intrig enega člana sekcije za gradnje proge Ormož - Ljutomer so prestavljeni nadvse priljubljeni svetnik inž. Rudolf Kaučič, inž. Viktor Kladnik in inž. Leopold Štibil — vsi k sekciji dolenskih železnic v Ljubljani. V slovo jim kličemo: — Ne pozabite nas ter dobrodošli nam zopet v naši sredi! Ljutomerčani.

Slika 22: Zapis o nesoglasjih znotraj sekcije za gradnjo. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 1. 3. 1923)

Železnica Ormož—Murska Sobota ima izvršenih že okroglo 450.000 kubičnih metrov zemeljskih del, izvršiti pa je še okroglo 80.000 kub. metrov, kar bo gotovo približno v 2 mesecih. Največ dela je še v Ivanjkovcih ter nekaj malega v inundacijskem ozemlju Mure. Izvzemši progo med Pavlovci in Žerovinci ter enega večjega mosta in propusta na inundacij. ozemlju Mure, so vsi objekti že gotovi. Gradba mostov na Muri, Murici in Naklu je prevzela Splošna stavbena družba v Mariboru. Popolnoma gotova je tudi že postaja Veržej, nepričete pa so še postaje Beltinci, Žerovinci, Ivanjkovci in Pavlovci. Do-

Slika 23: Osem mesecev pred odprtjem proge največji vzpon še zmeraj ni bil dokončan. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 20. 3. 1924)

Zanimiv je tudi zapis o delovni nesreči, o ozkotirni železnici, ki je potekala po poljski poti in so po njej dovažali material in o tunelu pod nasipom, skozi katerega teče potok Kostanjevica.

Ljutomerske novice. Pred kratkim je zasulo pri kopanju zemlje za železniški tir delavca Fr. Strmškega iz Radomerščaka. Zemlja mu je zlomila oprsje, da je bil pri priči mrtev. Za pridnim in poštenim pokojnikom žalujejo štariši, žena in tovariši. Naj mu bo Bog milostljiv! — Pretečeno

Slika 24: Zapis o zasutju delavca pri kopanju zemlje za železniški tir. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 9. 5. 1924)

Ljutomerske novosti. Od poljske železnice. V pondeljek, dne 28. maja je peljal hlapec g. Frica Zemljič več vreč žvepla iz Ormoža. Nesreča je hotela, da se je srečal z poljsko železnico, ki ima svoj tir položen na cesti, kraj pokopališča in iskre, ki so puhale iz lokomotive, so vnele vreče, in le prisotnosti duha voznika se je zahvaliti, da je zmetal ogrožene vreče z voza, drugače bi se zgodila še večja nesreča. Vsekakor pa je povzročila posredno občutno škodo posestnikom poleg ceste se nahajajočih njiv, posebej g. A. Cimerman, kateremu se je predčasno na umeten način zazorilo žito. To je že drugi slučaj, da je iskra lokomotive poljske železnice, ki prevaža material za zgradbo železnice, povzročila nesrečo. Prvič so namreč, po pameti nevemokoga naložili na voz tik pred lokomotivo slamo za barake v takozvanih „Kačjih grabah“. Ta slama se jim je med potjo užgala, seve od isker. Vspričo vsem tem slučajem vlada med občinstvom prepričanje, da se zdaj, ko ljudje vozijo seno tam, ne bo „zdravo“ srečati se s poljsko železnico. — Naši vino-

Slika 25: Zapis, ki kaže na to, da je obstajala ozkotirna poljska železnica, po kateri so dovažali material in tudi slamo, s katero so bile pokrite barake delavcev. Zaslonski posnetek, izrez. (Murska straža, 7. 6. 1923)

Železnica Ormož—Murska Sobot. Dela pri železnici Ormož—Murska Sobot radi lepega jesenskega vremena izredno hitro napredujejo, tako da bodo zemeljska dela že letos skoro gotova. Mnogo je izvršenih tudi betonskih del in mostov. Mosta čez Kostanjevico in Globetko pri Ljutomeru bosta skoro gotova. Pridno se dela tudi pri mostu čez Muro. Zidajo se že čuvajnice in pripravljajo dela za izvršitev kolodvorov. Nekateri kolodvori pa so že gotovi. — Znabiti bomo tako srečni in se bomo čez eno leto vozili po tej železnici.

Slika 26: Zapis o gradnji mostu čez Kostanjevico. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 2. 11. 1923)

ne norčuje iz njih. -- **Ljutomer:** Glede železnice smo se obrnili na jugosl. klub in bomo v listu pisali. Kredit je v celoti dovoljen, a izplačilo novega obroka še ni odobreno. Od tega stagnacija. Sicer pa ni pri nas izključeno, da se tudi to delo napol dovrši. -- **Krog pri M. Soboti:**

Slika 27: Zapis o finančnih težavah. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 31. 5. 1923)

Časnik piše tudi o Rusih. V zgodnjih številkah letnika 1922 poskuša vplivati na sočustvovanje z Rusi, ki preživljajo v hudem mrazu strahotno pomanjkanje (lakoto). Enako dalje polemizira o odnosih do Rusov, ki so prišli v Kraljevino SHS, in kliče Jugoslovanom k strpnosti. Objavi celo razmišljanje ruskega pisatelja Tolstoja glede ruskega vprašanja.

Tri pota za ruske emigrante. Znani ruski pisatelj grof Aleksej Tolstoj piše: „Borba je končana, rdeči so popolnoma zmagali. Državljanska vojna je končana... Obstoja tri pota za nas Ruse: ali da zberemo vojsko, obstoječo iz tujcev in da napademo Rusijo. To bi značilo, da hočemo preliti še morje krvi. Druga možnost, da ubijemo boljševike z lakoto, kar pomenja toliko, kakor uničiti Rusijo. Tretja pot je: da priznamo, da ni v Rusiji druge vlade kakor boljševiška. Iz tega bi sledilo, da se je treba vrniti v Rusijo in sodelovati za zasiguranje vsega lepega in dobrega, kar je prinesla revolucija in za uničenje vsega slabega kar je takisto rodila revolucija. Jaz sem si izbral to tretjo pot!“ V krogih ruskih emigrantov je vzbudila ta izjava grofa Tolstega, ki se je doslej boril v protiboljševiških vrstah, veliko senzacijo.

Slika 28: Razmišljanje ruskega pisatelja Tolstoja o ruskem vprašanju. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 12. 5. 1922)

Preberemo lahko tudi zapise, ki kažejo na to, da Rusi v novem okolju ostajajo kulturno dejavni.

Ljutomer. Baletni večer gospe Marije Svetlanove je uspel kar najboljši. Naš trg ni vreden takih prireditev. Gospa Marija Svetlanova je pokazala svojo umetniško dušo. Občudovanja vredna ritmika in vsi baleti so se predstavljali kot posebljena pesem. Godba g. Rozumnyja je dvignila sijaj večera. Le škoda, da Ljutomer nima večje, pripravnejše prosvetne dvorane nego je Strasserjeva. Želimo, da nam g. umetnica skoro pripravi enak duševni užitek. — Tako se glasi namreč ekscerpt 3 priposlanih kritik.

Slika 29: Nastop ruske balerine v Ljutomeru. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 31. 12. 1923)

Rusi niso bi le graditelji železnice, ampak tudi ljudje. V Murski straži piše, da prepevajo svoje pesmi, najverjetneje v gostilnah kar pozno v noč. Nekateri domačini se s tem niso strinjali.

Ljutomer. V našem trgu se vršijo po cele noči ponočni nemiri, posebno pa ob nedeljah. Čudno, da danes nimamo v našem trgu več nobenega reda, niti ljudi, ki bi znali vsaj red napraviti. Naši ljutomerski gospodje, ki bi imeli v tem oziru kaj urediti, še se sami mnogokrat pozabljajo med te razgrajace, ker jim strašno ugajajo ruske melodije, četudi še dostikrat popolnoči ali zjutraj ob tretji uri. Vrnili so se

Slika 30: Rusko veseljačenje v Ljutomeru. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 21. 9. 1923)

Novica, ki je pretresla prebivalce naših krajev in bralce Murske straže in se je zgodila le pol leta pred odprtjem proge, je bila novica o umoru na Sp. Kamenščaku.

mu bo Bog milostljiv! — Pretečeno nedeljo se je vršil na Kamenščaku bostijalen uboj. Fantje so napadli 2 Rusa v noči, ko sta šla po cesti proti domu ter so nju zdregali tako, da je eden na mestu izdihnil, drugi pa se bori še s smrtjo. Ta grdi čin posurovelosti pretresa nas vse. Sramota! Varujte se vendar alkohola!

Slika 31: Zapis o umoru, ki med drugim nakazuje tudi na dejanja v opitem stanju. Zaslonski posnetek, izrez. (Vir: Murska straža, 9. 5. 1924)

3.3 INTERVJUJI Z INFORMATORJI

Raziskovalno delo sem zastavila kot popis ustnega ljudskega izročila, ki nakazuje na življenjski preplet ruskih delavcev z domačini v času gradnje proge – sobivanje. Zanimale so me zgodbe, spomini, ki se še ohranjajo glede na to, da je od gradnje in odprtja železniške proge in nam najbližjega delovišča v Mekotnjaku preteklo že 100 let. Dejstva v zgodovinskih knjigah pokažejo eno resnico, osebne izkušnje oz. pripovedi o njih so druga resnica.

Prve informacije mi je podala upokojena učiteljica⁶⁸. Vsak stik z informatorjem je posledično vodil do naslednjega informatorja. Informatorje sem tudi snemala, saj mi je bilo potem lažje pisati povzetke. En informator⁶⁹ mi je zapis predal preko upokojene učiteljice. Informatorje sem predhodno prosila za dovoljenje. Sestavila sem si tudi izhodiščna vprašanja, ki sem jih med pogovorom po potrebi prilagajala/dodajala glede na odgovore. Vprašalnik je v prilogi A.

Intervjuvance sem spraševala tudi po fotografijah oz. kakršnihkoli predmetih, ki bi bili povezani z gradnjo v lokalnem okolju oz. ruskimi graditelji. Zanimalo me je tudi, ali o tem pripovedujejo svojim npr. otrokom, vnukom.

V telefonskem pogovoru sem 4. 1. 2024 govorila tudi z domoznancem, g. Srečkom Pavličičem, saj sem predvidevala, da bi lahko pri njem dobila koristne napotke. Izvedela sem, da te teme ni nikoli raziskoval. V pogovoru spregovoriva tudi o stanju ruskih vojnih ujetnikov v takratnem času na našem področju, ko so domačinom vcepljali v glavo, da so Rusi naši sovražniki. Svetoval je, naj se odpravim h g. Blagoviču, ki kar veliko ve o preteklosti naših krajev.

Za namene raziskovalne naloge sem tako govorila s 17 sogovorniki. Pri 13 sem dobila koristne informacije, pri dveh⁷⁰ sem informacije le preverjala, eden intervjuvanec⁷¹ je zanimiv zaradi predmetov, ki jih je našel v okolici barak in studenca, eden⁷² mi je predal videoposnetek pokojnega pripovedovalca zgodb o Rusih.

⁶⁸ Senčar, A., 12. 11. 2023.

⁶⁹ Gutman, M., 20. 12. 2023.

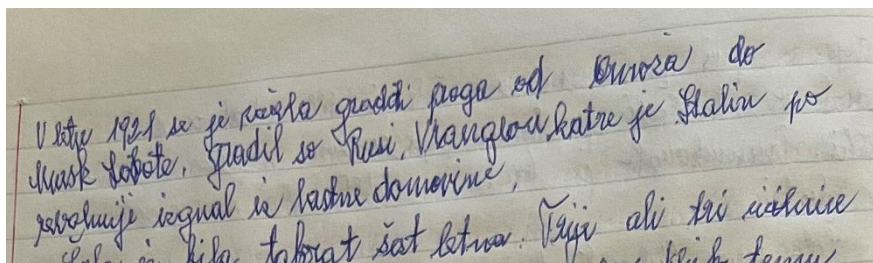
⁷⁰ Novak, D., 8. 1. 2024, Puconja, V., 22. 1. 2024.

⁷¹ Trstenjak, D., 5. 1. 2024.

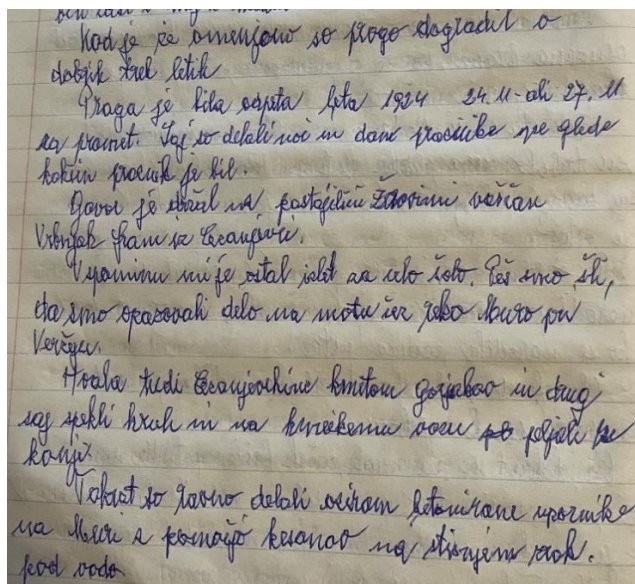
⁷² Magdič, J., 18. 1. 2024.

Zapisi pogovorov so zbrani v prilogi B. Odgovore intervjuvancev sem uporabila v razpravi.

Pri informatorju g. Vogrincu sem lahko pregledala dnevnik njegovega očeta, kjer je zabeležena gradnja železniške proge.



Slika 32: Zapis o začetku gradnje in graditeljih vranglovcih (Vir: Družina Vogrinec, Rauter, 2024)



Slika 33: Zapis o odprtju proge in sodelovanju otrok pri odprtju železniške proge v Žerovcih, izletu učencev šole do mosta pri Veržaju (Vir: Družina Vogrinec, Rauter, 2024)

Pri družini Antonije Gutman sem dobila poročno sliko Gere Skuhala iz prvega zakona, ki se je po razvezi z Bradanom, poročila z ruskim graditeljem Mihajlom Košenskim.



Slika 34: Gerina poročna slika iz prvega zakona, 21. 2. 1909 (Vir: Družina Gutman, Senčar, 2023)

Spomladi leta 2020 je teren v okolici barak in studenca pregledal z detektorjem kovin g. Trstenjak. Med najdenimi predmeti v okolici Ruskega studenca je zanimiv kovani žebelj iz 1. sv. vojne. Žebelj je narejen iz železa, namenjen je bil sestavljanju oz. grajenju stavb.



Slika 35: Kovani žebelj, najden v okolici Ruskega studenca (Trstenjak, 2020)

3.4 TERENSKO DELO

3.4.1 OGLED DEJANSKEGA STANJA V OKOLJU

Že novembra 2023 sva se z mentorico odpravili na teren. Ogledali sva si okolico, kjer naj bi bile barake in vodno zajetje – Ruski studenec. Z informatorjem g. Blagovičem sva se nato z mentorico dogovorili za ponovni ogled terena, saj si po do takrat zbranem gradivu vsega nisem vedela predstavljati v naravnem okolju. 27. 1. 2024 nas je na terenu spremljal še g. Senčar. Povzetek pogovora, ki je nastal predvsem po pripovedi g. Senčarja na terenu, je v prilogi C.



Slika 36: Na levi sliki je območje, kjer je Ruski studenec, na srednji sliki je označeno mesto, kjer naj bi bila pekarna (peč), ter lokacija barak v času gradnje na desni sliki. (Rauter, 2023)

Ogledali smo si tudi nasip, tunel in ukop.



Slika 37: Nasip in pod njim stari rokav potoka Kostanjevica, kjer naj bi Rusi imeli bazen za higienske potrebe (Rauter, 2024)



Slika 38: Ukop v Mekotnjaku, dolžina 173,69 m (Rauter, 2024)



Slika 39: Tunel za Kostanjevico iz leta 1923 (Rauter, 2024)

3.4.2 OGLED IN PREDSTAVITEV LOKALNE ZNAMENITOSTI RUSKI STUDENEC

Po ogledu terena sem se novembra 2023 odpravila k upokojeni učiteljici Albini Senčar. Predstavila mi je lokalno turistično znamenitost Ruski studenec, ki se nahaja blizu železniške postaje Mekotnjak v gozdičku nad progo. Gre za vodnjak, ki ga tamkajšnji prebivalci imenujejo Ruski studenec. Turistično društvo Stara Cesta je ta vodnjak vključilo v svojo učno pot z namenom, da ohrani spomin na neko pomembno obdobje

tega kraja in kot spoštovanje do ljudi, ki so pred sto leti s svojo prisotnostjo, sobivanjem in delom postali del naše zgodovine.

Ob gradbišču v Mekotnjaku je bilo pred stotimi leti začasno delavsko naselje, ki so si ga naredili ruski graditelji proge. Še danes se v gozdu vidi zravnani teren, kjer je bila nekoč velika baraka. Na delu v pobočje vkopane kotanje je bila pekarna. Ohranjena sta tudi dva vodnjaka kot vodno zajetje. Po pripovedovanju iz roda v rod se ve, da so vodnjaka ogradili Rusi, ki so sodelovali pri gradnji proge. Od tod tudi ime. Krajanje Mekotnjaka so v Ruski studenec hodili po vodo do leta 1965. Potem ko je bil zgrajen skupni vodovod, pa je studenec sameval. Iz enega zajetja se še vedno črpa pitna voda za bližnje gospodinjstvo, manjše zajetje pa so člani Turističnega društva Stara Cesta zaščitili z lesenim ohišjem in namestili tablo z opisom točke.

Sprva je na mestu Ruskega studenca bila le luknja. Jožef Magdič je naredil zasilno podporo in nadstrešek. Gospe Senčar je pokazal tudi tunel za Kostanjevico. Idejo o ohranitvi Ruskega studenca kot turistične znamenitosti so nato razširili na Turistično društvo Stara Cesta in lastnica gozda Ida Kolar iz Vogričevcev (rojena Murkovič) se je s tem strinjala. Prav v njenem gozdu naj bi bila ploščad, kjer naj bi Rusi imeli barako.

Na mestu Ruskega studenca sta bila dva izvira oz. luknji. Eden je zabetoniran, eden pa je spodaj obdelan s kostanjevim lesom iz časa gradnje proge. Nad njim so naredili hišico, ki jo je darovalo podjetje Mitoš (Makoter), kamne, ki so na tleh, pa so prinesli iz okolice reke Mure, zabili pa so tudi pilote.

Jožef Magdič, ki živi v neposredni bližini Ruskega studenca, že od nekdaj skrbi za urejenost učne poti. Redno čisti vodnjak in okolico. Vztrajno je opozarjal na nevarnost zasutja in izdelal začasno zaščito. Člani Turističnega društva Stara Cesta so leta 2015 ob pomoči donatorjev, s podporo Občine Ljutomer in zavzetim prostovoljnimi delom poskrbeli za zaščito vodnjaka. Na dan državnosti, 25. 6. 2015, so ob Ruskem studencu pripravili spominsko svečanost, na katerem je med drugim pevski skupina Pole poje prepevala ljudske pesmi tudi v jezikih narodov, katerih delavci so sodelovali pri gradnji železnice.

K Ruskemu studencu vodijo skupine šolarjev in drugih obiskovalcev. Ob dnevu državnosti vsako leto organizirajo tradicionalni pohod Po poti naše dediščine.

Gospa Senčar mi je predala veliko fotografskega gradiva.



Slika 40: Levo je vodnjak pred letom 2013, ko je bil že skoraj zasut. (Senčar, 2013) Desno je izvir, ki so ga z lesenimi bruni ogradili ruski delavci. (Senčar, 2015)

3.5 PO SLEDEH ZA NIKOLAJEM GANŽO

En informator⁷³ je omenjal, da je Rus po imenu Ganža ostal tukaj, se poročil in bival v Ključarovcih. To informacijo sem preverjala preko znancev in tudi spleta.⁷⁴

Potomec Nikolaja Ganže (1903–1992), vnuk, ki še živi v Ključarovcih, je Igor Filipič.

Po pogovoru s sosedom g. Filipiča, Mitjem Kosom (14. 2. 2024), izvem, da je Nikolaj Ganža Rus, ki je delal v bližnji opekarni. Tukaj se je poročil s Kosijevo. Imela sta dve hčerki. Ena hčerka (Dana) se je potem poročila s Filipičem, ki je v Ključarovcih imel mizarstvo. Nikolaj Ganža je bil visok možakar in g. Kos se ga spomni. G. Kos pove, da se spomni, da je Nikolaj Ganža bil enkrat v Rusiji pri svojih sorodnikih. Njegov vnuk Igor Filipič ima dve hčerki, Anjo in Moniko.

27. 2. 2024 se je na pogovor odzval tudi Igor Filipič, vnuk N. Ganže. Gospod pove, da dedek ni nikoli delal na železnici, ampak je prišel v naše kraje po končani 1. svetovni vojni. Kako in zakaj je prišel sem, ne ve. Bil je aktivni častnik iz Ukrajine (najverjetneje iz Mykhailivke ali Poltave). Bil je iz družine desetih otrok, oče je bil pravoslavni pop. Dva Nikolajeva brata sta bila v času ruske državljanske vojne disidenta, ki sta kasneje v Sibiriji umrla. Nikolaj je bil v Rusiji ponovno v poznih 60. letih prejšnjega stoletja. Naj bi bil celo daljni sorodnik Nikite Hruščova. G. Igor navede, da so dedka velikokrat vozili k vojnim prijateljem, ki so istočasno kot on prišli v naše kraje (v Leibnitz, v Bad

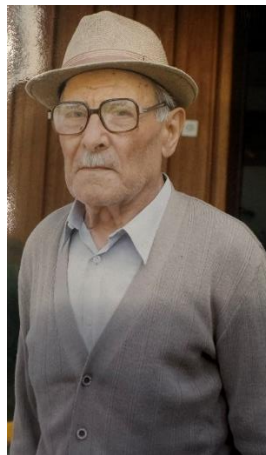
⁷³ Poštrak, D., 28. 1. 2024.

⁷⁴ Pri učni uri biologije mi je učiteljica predstavila aplikacijo Ancestry, s pomočjo katere lahko izdelamo svoj rodovnik, zato sem z aplikacijo poiskala tudi N. Ganžo. Našla sem tudi njegove fotografije.

Radkersburgu je bil kolega Žukov, Dobrovsky v Sv. Juriju ob Ščavnici, kjer je imel pralnico, Kančer Nikita v Bučečovcih).



Slika 41: Družina Nikolaja Ganže (Vir: osebni arhiv I. Filipič, 1944)



Slika 42: Nikolaj Ganža, star 89 let (Vir: osebni arhiv I. Filipič, 1992)

4 REZULTATI Z RAZPRAVO

Kaj se v gradivu o gradnji proge posebej navezuje na gradnjo odseka v Žerovincih?

Gradivo izpostavlja težavnost del na žerovinskem klanecu. Za usek so v kilometru 14 v dolžini 400 m opravili 110.000 m³ izkopa. Posebej je poudarjeno, da so se projektanti pri načrtovanju proge v tem delu ušтели, saj niso upoštevali geološke sestave tal. Da so zmanjšali izkop in pocenili gradnjo, so vzpon povečali na 20 stopinj, naredili najgloblji usek 12 m, najvišji nasip 14 m in ovinek s polmerom krivine 300 m. To navaja že leto dni po odprtju proge dokument Kardinalne napake. Murska straža omenja celo kletvice, ki padajo na račun težavnega odseka ter poudarja, da ob gradnji niso poslušali nasvetov lokalnega prebivalstva. Avtorja člankov⁷⁵ navajata, da so na tem delu imeli bager na parni pogon. Murska straža navede, da je bil most čez Kostanjevico narejen že leta 1923, medtem ko osem mesecev pred odprtjem proge dela v žerovinskem klanecu še zmeraj niso bila gotova, niti narejeno postajališče. Pred odprtjem proge okrožnica Direkcije predpiše tudi hitrost za predel useka in veliki nasip, ki sme biti le 15 km/h.

Med delavci za gradnjo proge se za žerovinski klanec omenja ing. Ganusov, odgovoren za jeklene konstrukcije,⁷⁶ a v Pomurskem muzeju nisem našla dokumenta z njegovim podpisom, prav tako ga nihče od intervjuvancev ni omenjal. Omenjen je tudi vodja strojne delavnice pri gradnji proge Aleksander Lebedjev, prav tako so pri gradnji bili zaposleni Rusi: Gregorij Matešev kot geometer, Ivan Ovčarov (brez navedbe delovnega mesta) in Vasilij Jakovljevič Hitrov kot skladiščnik pri gradbeni železniški sekciji.⁷⁷

Zemeljska dela je ovirala huda zima. Primanjkovalo je denarnih sredstev.

Ali obstaja pisno gradivo, ki opiše, kako so živeli ruski graditelji železnice v našem lokalnem okolju in kakšno je bilo sobivanje s takratnim prebivalstvom?

Raziskovalno vprašanje sem delno potrdila s pomočjo knjige Ruski diptih. Na osnovi kazenskih spisov dobimo vpogled v sobivanje lokalnega prebivalstva z ruskimi graditelji, družbeno podobo takratnega mesta Ljutomer, mesto nastanitve Rusov,

⁷⁵ Rustja, 2017, Rustja, 2002.

⁷⁶ Ratej, 2014.

⁷⁷ Prav tam.

potomcev visoke carske družbe, ki so se nekako morali prilagoditi novemu okolju. Nekateri ruski graditelji so bivali v Ljutomeru, natančneje v meščanskih hišah. Ganusova sta bivala poleg hiše Karola Grosmanna, zraven njune hiše je bila menza ruskih častnikov. V gostilnah so Rusi radi pijančevali, s tem so se ljutomerske noči spremenile, o čemer piše v Murski straži. Rusi so negovali svojo kulturo oblačenja in svoj slog življenja. Tako se je tudi Ganusova kot ostali Rusi zelo rada sprehajala s svojim sinčkom in kužkom, z možem je zelo rada pila čaj. Zakonca sta imela najverjetneje dobre odnose z Mateševima in z Ljutomerčani nasploh, a so domačini vseeno ignorirali Julijine obupane klice na pomoč in Rostislavov glasen jok, saj se niso želeli vpletati v ruske medosebne odnose. Rusi so negovali svojo kulturo. Tako je ob obletnici Sokola v Ljutomeru igrala Ruska carska godba, ki so jo sestavljali vranglovci, graditelji proge v Mekotnjaku, ob drugi priložnosti je nastopila tudi ruska balerina. Rusi so na železnici, kamor so hodili peš, o čemer poroča Matešev, delali od jutra do večera, do 18. zvečer. Delo je bilo težavno. Nekaterih Rusov domačini najverjetneje niso marali, tako je kuharica iz menze ruskih častnikov rekla, da Černjenka ni marala, ker jo je grabil okrog pasu in ji ponujal poroko.

Raziskovalno vprašanje sem delno potrdila tudi s pomočjo časnikov. Tabor ob odprtju proge piše, da so Rusi imeli barake. Te so bile krite s slamo, o čemer piše Murska straža. Delo je bilo težko in nevarno. Tako v Murski Straži piše, da je prišlo do zasutja delavca in da delavcem dela preglavice žerovinski klanec. Piše tudi o ozkotirni poljski železnici, po kateri so prevažali material. Bila je nevarna zaradi iskrenja, saj je prišlo tudi do zažiga polja. Časnik Murska Straža poroča tudi o negativnem odnosu do Rusov, na kar v našem lokalnem okolju nakazuje vest o umoru. Iz zapisa v Murski straži, kjer piše, da naj se ljudje pazijo alkohola, lahko sklepam, da so se najverjetneje domačini in Rusi v gostilnah vdajali alkoholu ter verjetno prepirali in da je zaradi tega prihajalo do sporov. Ratejeva omenja celo stavko med graditelji železnice.

Delno lahko raziskovalno vprašanje potrdim tudi s pregledom arhivskega gradiva. Namreč nekateri Rusi so ostali v našem lokalnem okolju, kar je razvidno z vpisi v Rojstni in krstni knjigi ter v Poročni knjigi.

S pomočjo pisnih virov ne morem natančno opisati, kakšno je bilo sobivanje Rusov z lokalnim prebivalstvom, saj le-ti ne obstajajo.

Pregledala sem tudi lokalno literaturo, in sicer Kovačičevo delo Zgodovina trga in sreza Ljutomer, kjer nisem našla nobenega zapisa o gradnji.

Ali obstajajo fotografije o graditeljih in njihovem bivanju na lokalnem območju?

Slikovnega gradiva nisem našla oziroma je možno, da sploh ne obstaja. Zanimivo bi bilo namreč videti sliko barak ali vsaj delavcev, ki gradijo nasip, prevažajo s konji vagone itd. Da bi našla slikovno gradivo sem navezala stike z Muzejem Ljutomer, Pokrajinskim arhivom Maribor, Pomurskim muzejem, Pokrajinskim muzejem Ptuj Ormož, Zgodovinskim arhivom Ptuj, muzejem v Osluševcih, Muzejem Slovenskih železnic, Muzejem Južne železnice Šentjur. Preiskovanje preko Virtualne arhivske čitalnice in spletne strani Etnografskega muzeja Slovenije oz. brskanje po spletu ni obrodilo sadov. V vseh omenjenih arhivih sem našla razne dokumente na temo gradnje železnice in slike, ki pa se niso ujemale z mojo raziskovalno nalogo. Pregledala sem tudi različno literaturo na to temo. Obširna knjiga Zgodovina slovenskih železnic na razglednicah (avtor Tadej Brate) prav tako ne vsebuje nobene ustrezne fotografije. Tudi povpraševanje med informatorji o takšnem gradivu ni prineslo rezultatov. Iskala sem tudi kakršenkoli predmet, ki bi bil povezan z gradnjo železnice ali z bivanjem Rusov v tem okolju. G. Blagovič je sicer omenjal kramp iz tistega časa, a ga ne najde. G. Trstenjak kot ljubiteljski pregledovalec terenov z detektorjem kovin je sicer pri preiskovanju terena na območju barak v Mekotnjaku našel določene predmete, ki spadajo v tisti časi, a vprašanje je, ali so jih tam pustili živeči Rusi. Še najbolj verjetno je, da je iz tistega obdobja žebelj. Zanimiva je tudi poročna slika sorodnice Gutmanovih, ki se je poročila s Košenskim, enim izmed graditeljev železnice, a pri tem gre za sliko iz prvega zakona z Bradanom.

Pogovor s Katjo Zupanič (arhiv Ptuj) potrjuje zapisano misel, da mogoče slikovnega gradiva ni, saj so tudi oni pred leti pri meddržavnem projektu Z vlakom preko meje, našli izjemno malo slikovnega materiala celo za Ptuj. Enako v pogovoru omenja tudi mag. Nataša Kolar, ki poudari, da je bilo v tistem času fotografiranje težje izvedljivo in da tega sploh niso fotografirali. Lokalni domoznanec g. Srečko Pavličič pove, da je bilo v Ljutomeru uničenih kar nekaj škatel arhivskega gradiva, možno je, da je bilo takrat uničeno tudi to, če je gradivo sploh obstajalo.

Ali obstajajo informatorji, ki kaj vedo o tem in če obstajajo, katere zgodbe, dejstva, spomine poznajo?

Raziskovalno vprašanje sem v celoti potrdila. Na terenu sem govorila s 17 informatorji. Najstarejši informator je letnik 1935, najmlajši pa 1973. Informatorjem so zgodbe o gradnji železnice in sobivanju z ruskimi graditelji pripovedovali pokojni starši oz. sorodniki in znanci. En informator⁷⁸ pove, da so Rusi prišli iz Strnišča, eden, da so jim rekli vranglovci.⁷⁹

Informatorji se spomnijo prednikov, ki so takrat delali na progi. Tako so na železnici zagotovo delali štirje domačini, ki so sorodstveno povezani z informatorji⁸⁰. Dva sta usmerjala vagone, eden je vodil konje, eden je bil tam zaposlen. Dva konja za delo na železnici sta bila last informatorjevih sorodnikov.⁸¹ Peti delavec, ki pa ni z nikomer v sorodu in ga en informator⁸² navaja, je vozil malo parno lokomotivo na ozkotirni poljski železnici. Pri eni družini naj bi celo bivali dve ruski deklici, ki sta umrli zaradi griže.⁸³

Očeta dveh informatorjev⁸⁴ sta delo graditeljev predvsem opazovala, eden⁸⁵ jim je prodajal jabolka, eden⁸⁶ je bil celo po krivem na začetku obdolžen za umor. Večina njih pa se je z Rusi srečevala tudi v gostilni ob pijači, kartah, nekateri so celo pri njih kupovali kruh ali jim najverjetneje prodajali svoje dobrine (moka, jabolka, alkoholna pijača jabolčnica), da bi zaslužili, saj je v povojnem obdobju vladala izjemna revščina,⁸⁷ na kar nakazuje tudi dnevniški zapis o ceni sladkorja in plači.⁸⁸ Ena informatorka⁸⁹ omenja, da Rusi niso bili reveži, naj bi bili materialno preskrbljeni. En informator⁹⁰ tudi navaja, da je vsak mesec glavni Rus na železnici šel v Beograd po denar.

Pridobila sem veliko informacij o gradnji železnice. Informatorji⁹¹ navajajo, da so za gradnjo železnice imeli speljano ozkotirno poljsko tračnico, po kateri so s konji vozili

⁷⁸ Senčar, M., 27. 1. 2024.

⁷⁹ Slavinec, J., 30. 1. 2024.

⁸⁰ Gorjak, J., 18. 1. 2024, Lipovec, J., 2. 2. 2024, Gutman, A., 1. 2. 2024.

⁸¹ Gorjak, J., 18. 1. 2024.

⁸² Slavinec, J., 30. 1. 2024.

⁸³ Blagovič, A., 10. 1. 2024.

⁸⁴ Slavinec, J., 30. 1. 2024, Semenič, J., 25. 1. 2024.

⁸⁵ Feuš, A., 11. 2. 2024.

⁸⁶ Gutman, A., 1. 2. 2024.

⁸⁷ Vogrinec, J., 7. 1. 2024, Senčar, M., 27. 1. 2024, Feuš, A., 11. 2. 2024.

⁸⁸ Vogrinec, J., 7. 1. 2024.

⁸⁹ Gutman, A., 1. 2. 2024.

⁹⁰ Feuš, A., 11. 2. 2024.

⁹¹ Slavinec, J., 30. 1. 2024, Lipovec, J., 2. 2. 2024, Blagovič, A., 10. 1. 2024, Senčar, M., 27. 1. 2024.

vagone in od Radomerja je vozila mala parna lokomotiva. Govorijo celo o ostankih te tračnice. Tudi zapis v časniku Murska straža potrdi to ozkotirno poljsko železnico z navedbo, da zaradi iskrenja zgori cela njiva žita. Po njej so celo dovažali slamo, s katero so pokrili barake, v katerih so si zasilna bivališča uredili ruski graditelji. Barake omenja tudi časnik Tabor. Informatorji pripovedujejo, da naj bi bil spodnji del zabetoniran, zgornji del lesen. En informator⁹² pove, da naj bi bile vidne še vsaj do leta 1953. V barakah naj bi bila pekarna za peko kruha, ki jo navaja večina informatorjev. Ena informatorka⁹³ omenja tudi barako, kjer naj bi uprizarjali igre, ki so si jih ogledali tudi domačini. En informator⁹⁴ omenja, da so pred 20 leti pri delu v gozdu v deblu našli žeblice barak. To dejstvo bi lahko potrdil tudi žebelj, ki ga je en informator⁹⁵ našel v okolici Ruskega studenca. Na mestu barak pa so v preteklosti rasle predvsem breze,⁹⁶ ki jih danes več ni. Na osnovi tega sem dobila vpogled v njihovo začasno bivališče ob progi, ki je najverjetneje služilo bolj ruskim in ostalim težakom kot pa Rusom z višjo funkcijo na delovišču. Le-ti so namreč bivali v Ljutomeru ali celo na vasi.⁹⁷ Najverjetneje so Rusi tudi na takšen način med seboj ohranjali neko družbeno hierarhijo.

V bližini naj bi zaježili potok Kostanjevico in si naredili bazen za higienske potrebe. Vodni izvir, ki je obstajal pred prihodom Rusov, so nato Rusi ogradili z lesenimi bruni in tam zajemali vodo, a te je bilo za vse delavce premalo, zato so jo z lesenimi cisternami dovažali. En informator pove, da izvir ni nikoli presahnil.⁹⁸ Informatorji govorijo o težavnem delu, ki so ga opravljali s krampi, motikami. Zgodile so se tudi nesreče (zasutje delavca), o čemer piše tudi časnik Murska straža. Zemljo so kopali ročno. Vozili so jo s starimi samokolnicami (»tragle«, »tolige«) ali pa so jo nalagali v vagone (»hunte«) in jo vozili na mesto, kjer so delali nasip. Imeli so konje, ki so prazne vagone vlekli po tračnicah (»šijah«).⁹⁹

⁹² Vogrinec, J., 7. 1. 2024.

⁹³ Senčar, A., 12. 11. 2023.

⁹⁴ Senčar, M., 27. 1. 2024.

⁹⁵ Trstenjak, D., 5. 1. 2024.

⁹⁶ Senčar, M., 27. 1. 2024.

⁹⁷ Gutman, A., 1. 2. 2024.

⁹⁸ Senčar, M., 27. 1. 2024.

⁹⁹ Slavinec, J., 30. 1. 2024, Semenič, J., 25. 1. 2024, Vogrinec, J., 7. 1. 2024, Blagovič, A., 10. 1. 2024.

Informatorji¹⁰⁰ navajajo, da so se Rusi pretepali z domačini in tudi med seboj. En informator¹⁰¹ omenja, da so pri delu uporabili parni bager in da so domačini zaradi tega ostali brez dela. To naj bi bil tudi vzrok za sovraštvo do Rusov. O parnem bagru piše v strokovni literaturi. Nisem pa tega zasledila v časniku Murska straža, prav tako nisem našla o tem nobenega dokumenta v Pomurskem muzeju.

Vsi informatorji omenjajo umor na Kamenščaku. Dva informatorja¹⁰² navedeta še vsaj dva primera umora, ki pa v časniku nista zabeležena. Tudi vpis v Mrtvaški knjigi ju ni potrdil. Ali je mogoče dejstvo pripisati temu, da so domačini stvari prikrili, ne morem potrditi, čeprav informatorji tako govorijo. Ena informatorka¹⁰³ omenja grobost domačinov ob umoru, saj naj bi ubiti Rus prosil storilce, naj mu prizanesejo, ker ima otroke in ženo. En informator¹⁰⁴ se celo spomni spomenika Rusu, ki je še pred leti bil viden. En informator¹⁰⁵ navede, da je ubiti Rus pokopan na cezanjevskem pokopališču, a groba danes več ni, saj ni nihče zanj skrbel. Zanimiv je podatek o pogrebu, ki naj bi ga vodili 4 popi, udeležilo naj bi se ga več sto Rusov. Informatorji¹⁰⁶ pripovedujejo, da so Rusi v barakah imeli svojega duhovnika.

Pripovedujejo tudi o sporih med domačini in Rusi, katerih vzrok so bila dekleta, saj naj bi Rusi imeli ljubezenske afere. En informator¹⁰⁷ omenja celo, da so dekleta s tem služila. Ugotavljam, da so se nekateri Rusi poročili z domačinkami. Dve dekleti sta se poročili z Rusoma Košenskim in Dorošenkom, ki sta gradila železnico, a v lokalnem okolju nista ostali.¹⁰⁸

Domačini omenjajo tudi opitost Rusov. O tem piše tudi v Murski straži, a ni izpostavljeno, kdo je opit. Informatorji¹⁰⁹ omenjajo, da so Rusi zahajali v gostilno na križišču.

¹⁰⁰ Gutman, A., 1. 2. 2024, Semenič, J., 25. 1. 2024, Vogrinec, J., 7. 1. 2024, Slavinec, J., 30. 1. 2024, Feuš, A., 11. 2. 2024, Senčar, M., 27. 1. 2024.

¹⁰¹ Magdič, J., 18. 1. 2024.

¹⁰² Gutman, A., 1. 2. 2024, Semenič, J., 25. 1. 2024.

¹⁰³ Semenič, S., 25. 1. 2024.

¹⁰⁴ Semenič, J., 25. 1. 2024.

¹⁰⁵ Feuš, A., 11. 2. 2024.

¹⁰⁶ Blagovič, A., 10. 1. 2024, Feuš, A., 11. 2. 2024, Slavinec, J., 30. 1. 2024.

¹⁰⁷ Poštrak, D., 28. 1. 2024.

¹⁰⁸ Gutman, A., 1. 2. 2024.

¹⁰⁹ Feuš, A., 11. 2. 2024, Semenič, J., 25. 1. 2024, Gutman, A., 1. 2. 2024, Slavinec, J., 30. 1. 2024, Puconja, V., 22. 1. 2024, Poštrak, D., 28. 1. 2024.

Izvedela sem, da so bili gledališko dejavni. Uprizarjali so igre, ki so si jih domačini ogledali.¹¹⁰

Domačini so se železnice veseli, tako v dnevniškem zapisu¹¹¹ preberem o govoru, ki ga je ob odprtju imel domačin iz Cezanjevcev in pogostitvi, ki so jo pripravili cezanjevski kmetje.

Informatorji pripovedi ne prenašajo na mlajše generacije. Nekatere celo žalosti, da se mladi ne zanimajo za lokalno zgodovino.

Ali obstajajo potomci ruskih beguncev, ki so si po zaključeni gradnji železnice ustvarili življenje v našem lokalnem okolju?

Tega vprašanja ne morem v celoti potrditi. Dva informatorja¹¹² sta navajala, da sta v lokalnem okolju ostala vsaj dva Rusa, ki sta si tu ustvarila družino. En informator¹¹³ se ni več spomnil priimka teh oseb. Celo šolo v Cezanjevcih naj bi obiskovala dva otroka. Po pregledu matičnih listov tega ne morem potrditi. Zapis, ki sem ga pa našla, pa po dodatnem poizvedovanju ni ustrezen. Drugi informator¹¹⁴ je omenjal konkreten priimek. S pomočjo spleta in s poizvedovanjem sem odkrila še živeče potomce Nikolaja Ganže. Z njegovim potomcem¹¹⁵ sem navezala stik, a njegov dedek ni gradil železnice, saj je v naše kraje prišel že ob koncu 1. svetovne vojne. Edini dokaz, ki sem ga našla, so vpisi v Poročno knjigo, kjer sta zabeleženi dve poroki, v Rojstni in krstni knjigi je zapisano eno rojstvo dečka, a zaradi varstva osebnih podatkov nisem mogla najti še živečih potomcev.

Z Rusoma sta se zapletli tudi dve domačinki, a sta se z njima odselili iz lokalnega okolja.¹¹⁶ Ena informatorka¹¹⁷ navaja, da se je pa iz Ljutomera odselilo veliko žensk z ruskimi graditelji, saj jih je sama videla v Sremskih Karlovcih. V literaturi¹¹⁸ se omenja, da so ruski graditelji tam dobili posestva.

¹¹⁰ Senčar, A., 12. 11. 2023.

¹¹¹ Vogrinec, J., 7. 1. 2024.

¹¹² Vogrinec, J., 7. 1. 2024, Poštrak, D., 28. 1. 2024.

¹¹³ Vogrinec, J., 7. 1. 2024.

¹¹⁴ Poštrak, D., 28. 1. 2024.

¹¹⁵ Filipič, I., 27. 2. 2024.

¹¹⁶ Gutman, A., 1. 2. 2024, Gutman, M., 20. 12. 2023.

¹¹⁷ Gutman, A., 1. 2. 2024.

¹¹⁸ Pulko, 2009.

5 ZAKLJUČEK IN SKLEPNE MISLI

Pri raziskovalnem delu sem naletela na kar nekaj težav. Kljub prošnji in priporočilu lokalnega domoznanca g. Pavličiča nisem dobila dostopa do gradiva v Pokrajinskem arhivu Maribor. Kontaktirala sem tudi dr. Ratejevo, ker sem upala, da mi bo sama vedela povedati kaj več o tej temi, a me je usmerila le do svojega gradiva.

Na Upravni enoti Ljutomer sem umrle, poročene ali rojene osebe zapisovala le z zaporednimi številkami zaradi varstva osebnih podatkov. Če bi imela vsaj dostop do priimka osebe, bi se mi podatki, ki sem jih dobila od informatorjev, morda skladali z zapisi v Mrtvaški, Poročni ali Rojstni in krstni knjigi in bi bilo samo raziskovanje lažje.

Tudi v arhivu šole sem pri pregledu vpisanih učencev v osnovno šolo naletela na težave pri vpisu staršev in njihovega statusa. Zasledila sem, da mnogo otrok ni imelo vpisanega očeta oz. matere, tudi status pri mnogih ni bil zaveden.

Velikokrat se je pri raziskovanju izkazalo, da pridobljeno gradivo za mojo nalogo ni ustrezno, a po drugi strani sem bila presenečena, ko sem odkrila dnevnik g. Vogrinca z vpisi o gradnji proge, družinsko drevo družine Gutman in videoposnetek g. Kramarja.

Moje raziskovanje ne samo da dopolnjuje manjkajočo vrzel na področju ustnega izročila o sobivanju vranglovcev in lokalnega prebivalstva v času gradnje železnice na najtežavnejšem odseku, ampak ponuja tudi številne možnosti za nadaljnje raziskovanje:

- nadaljnje odkrivanje potomcev ruskih graditeljev na območju Občine Ljutomer,
- identifikacija ruskih graditeljev proge in raziskovanje njihovega življenja pred in po gradnji proge,
- poglobljena raziskovalna naloga na temo gradnje železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota,
- zastarani umori na Kamenščaku.

Raziskovalno delo zaključujem s svojim razmišljanjem.

Pri besedi vranglovec ne gre zgolj za človeka, ki je bil v vojski pod poveljem generala Petra Nikolajeviča Vrangla. Gre za človeka, ki se je bil zaradi svojega političnega udejstvovanja prisiljen boriti morda proti svojim bratom, znancem, sorodnikom, kar je za bratski narod, kot so Rusi, grozna stvar. Vranglovec je doživel izgubo države, ki ji je bil vedno podložen in vdan. Morda je zapustil ženo z veliko otroki in ni nikdar izvedel,

kako se jim godi. Če ni izdihnil v kakšni bitki, je imigriral v neznane države, kar je bilo za nomadski narod, kot so Rusi, nepredstavljiva realnost. Streljanje in ubijanje je zamenjal za vleko vagonov, opravljanje zemeljskih del v Kraljevini SHS. Državi, ki je sploh ni poznal, je prinesel napredek, ki se ga sam morda ni nikoli zavedal. Srečeval se je z domačini, ki so Ruse prikrito ali odkrito zaničevali. Morda je spoznal kakšno domačinko, ki mu je vnela srce, a zaradi svoje nacionalnosti in izkoriščanja s strani države z njo ni imel trajnega odnosa. Z delom na železnici so njegovi dnevi postali še daljši in se morda kdaj končali z mrtvo opitostjo, ko se je vračal v barake, da bi legel k neudobnemu počitku na morda betonskih tleh. V krajih, kjer je delal, mu je morda kak domačin z bajonetom prebodel prijatelja, ki se je nesrečno zapletel z domačino ženo. In ko je zgradil progo, se mu minister ni niti zahvalil, ne za opravljeno delo ne za dvoletne muke. Po svečanem odprtju proge pa so ga že premestili na novo gradbišče in začarani krog se je ponavljal do njegove (morda) prezgodnje smrti.

Nekoč in tudi danes ima beseda Rus negativen prizvok. Danes zaradi trenutne vojne med Ukrajino in Rusijo. Sto let nazaj so se k nam zatekali nemočni vranglovci, danes Ukrajinci. Tudi mi imamo na šoli učenca iz Ukrajine. Migracije zaradi vojn, političnih trenj so očitno stalnica na svetovni sceni. Vsako sobivanje različnih svetov prinaša prednosti in slabosti.

Enako je tudi v mojem primeru. Tako na gradnjo železnice in Ruse v lokalnem okolju opozarja že TD Stara Cesta s postavitvijo Ruskega studenta, a nov pogled na to tematiko prinaša tudi ta raziskovalna naloga, ki s popisom zgodb informatorjev resnično lovi zadnji vlak, preden spomin na njih – vranglovce – graditelje žerovinskega klanca trajno izbriše neusmiljen čas.

6 VIRI IN LITERATURA

USTNI VIRI (INFORMATORJI)

Albina Senčar, 1947, Zg. Kamenščak. 12. 11. 2023
Andrej Blagovič, 1965, Sp. Kamenščak. 10. 1. 2024, 27. 1. 2024
Anton Feuš, 1947. Sp. Kamenščak. 11. 2. 2024
Antonija Gutman, 1945, Stara Cesta. 1. 2. 2024
Danica Novak, 1955, Mekotnjak. 8. 1. 2024
Drago Poštrak, 1935, Cezanjevci. 28. 1. 2024
Igor Filipič, 1963. Ključarovci. 27. 2. 2024
Janko in Sonja Semenič, 1936, 1940. Sp. Kamenščak. 25. 1. 2024
Janko Lipovec, 1961, Stara Cesta. 2. 2. 2024
Janko Slavinec, 1949, Zg. Kamenščak. 30. 1. 2024
Jožef Gorjak, 1949, Cezanjevci. 18. 1. 2024
Jožef Magdič, 1964, Mekotnjak. 18. 1. 2024
Jožef Vogrinec, 1943, Sp. Kamenščak. 7. 1. 2024
Matej Gutman, 1973, posredovan zapis. 20. 12. 2023
Mirko Senčar, 1941, Sp. Kamenščak. 27. 1. 2024
Vlado Puconja, 1950, Sp. Kamenščak. 22. 1. 2024

INFORMATOR ZA TERENSKI PREGLED Z DETEKTORJEM KOVIN

Dominik Trstenjak, 1986, Stara Cesta. 5. 1. 2024

FOTOGRAFIJE

Osebni arhiv Zale Rauter.
Osebni arhiv Albine Senčar.
Osebni arhiv Antonije Gutman.
Osebni arhiv Dominika Trstenjaka.
Osebni arhiv Igorja Filipiča.

DNEVNIK

Zasebna zbirka družine Vogrinec.

ARHIVSKO GRADIVO

Arhivsko gradivo Karla Rustje. Pomurski muzej Murska Sobota.

Krstne, rojstne, poročne, mrtvaške knjige. Arhiv Upravne enote Ljutomer.

Šolska kronika in matični listi. Arhiv OŠ Janka Ribiča Cezanjevci.

LITERATURA

- Bogič, M. (1998). *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana: Železniški muzej.
https://www.sistory.si/cdn/publikacije/15001-16000/15561/Tiri_in_cas_Milan_Bogic.pdf
- Emigrant. (2024). V *Slovar slovenskega knjižnega jezika* (2. dopolnjena in deloma prenovljena izd.) <https://www.fran.si/iskanje?View=1&Query=emigrant>
- Geodetska uprava Republike Slovenije. (b. d.). <https://ipi.eprostor.gov.si/jv/>
- Kovačič, F. (1926). *Ljutomer: zgodovina trga in sreza 1926*. Zgodovinsko društvo.
- Krasnič, Petra Kim (2020). Prihod in namestitve ruskih emigrantov v Kraljevino SHS v arhivskih in avto/biografskih virih. *Retrospektive*, letnik 3, številka 1, str. 91–111. URN:NBN:SI:DOC-AGK32RUR s <http://www.dlib.si>
- Nesnovna dediščina. (b. d.). *Register nesnovne kulturne dediščine*. <http://www.nesnovnadediscina.si/sl/register/>
- Novak, D. (1987). *Prlekija: 1941–1945*. Ljubljana: Borec.
- Pulko, R. (2009). Organizacije ruskih emigrantov na Slovenskem 1921–1941. V V. Stavbar (gl. ur.), *Časopis za zgodovino in narodopisje* 2–3 (str. 164–180). Univerza v Mariboru in Zgodovinsko društvo Maribor.
- Pulko, R. (2010). Taborišče ruskih beguncev v Strnišču. V N. Kolar (ur.), *Zbornik Občine Kidričevo* (str. 158–173). Občina Kidričevo.
- Ratej, M. (2014). *Ruski diptih: iz življenja ruske emigracije v Kraljevini SHS*. Ljubljana: Modrijan.
- Ratej, M. (2015). Aleksander Lebedjev. *Monitor ISH*, letnik 17, številka 1, str. 21–38. URN:NBN:SI:DOC-FQQJK0ZB s <http://www.dlib.si>
- Ratiznojnik, A. (2001). Tako otvarjamo prleško železnico. Ob otvoritvi železnice Ormož–Ljutomer–Murska Sobota. V A. Ratiznojnik (ur.), *Zgodovinski listi* (str. 194–100). Splošna knjižnica Ljutomer.
- Rudolf, L. (2012). *Nekaj besed o Mali Nedelji in njenih ljudeh*. Radoslavci: TD Mala Nedelja.
- Rustja, A. (2002). Železniška proga skozi Ljutomer. V *Zgodovinski listi* (27–41). Splošna knjižnica Ljutomer.
- Rustja, K. (2017). Železniške proge v Prlekiji. *Zgodovinski zapisi*, številka 13/14, str. 57–68. URN:NBN:SI:DOC-W5J6I6IE s <http://www.dlib.si>
- Savnik, R. (ur.) (1980). *Krajevni leksikon Slovenije. IV. Knjiga Podravje in Pomurje*. Ljubljana: DZS.

Štesl, J., Šovegeš Lipovšek, G. (2021). *130 let pomurskih železnic*. Murska Sobota: Pomurski muzej.

Zemljič, F., Munda, Z. (2020). Pisalo se je 1860, 1890, 1907, 1924, 1926 - leta, ko so bile zgrajene železnice v Prlekiji in Prekmurju. *Zgodovinski zapisi*, številka 17, str. 79–84. URN:NBN:SI:DOC-8Q0XC0TE s <http://www.dlib.si>Munda

ZAHVALA

Rada bi se zahvalila vsem informatorjem za intervju, za njihovo odprtost in pripravljenost na pogovor. Še posebej hvala gospodoma Blagoviču in Senčarju, ki sta se z menoj odpravila na teren.

Posebno zahvalo namenjam tudi ge. Albinu Senčar, ki mi je podala prve informacije.

Hvala tudi Mitju Vunderlu, Srečku Pavličiču, Jasni Branki Staman, Gregorju Žižku, Marjanu Novaku, Dominiku Trstenjaku, Karlu Rustji, Francu Zemljiču, Janku Korparju in Tadeji Andrejek za ideje in pomoč pri raziskovalni nalogi.

Hvala tudi Upravni enoti Ljutomer, še posebej ge. Vučko Ilčenko za trud ob iskanju vpisov v arhivskem gradivu.

Hvala tudi mojemu očetu Boštjanu Rauterju, ki mi je pomagal vzpostaviti kontakt z nekaterimi informatorji.

Hvala tudi učiteljici Katji Nemec, ki je prevedla povzetek.

Posebno zahvalo namenjam tudi učiteljici Nataši Pušenjak, ki mi je podala koristne napotke ob pisanju raziskovalne naloge. Hvala ravnateljici Brigiti Hojnik, ki me je spodbujala pri raziskovanju in tajnici Nataliji Baumgartner, ki mi je vsakokrat vestno pripravljala arhivsko gradivo.

Največjo zahvalo pa si zasluži mentorica Karmen Rauter, ker mi brez nje verjetno ne bi uspelo napisati raziskovalne naloge.

PRILOGE

PRILOGA A – OKVIRNA VPRAŠANJA ZA INTERVJUJE Z INFORMATORJI

Kdaj ste rojeni?

Kdo vam je pripovedoval o gradnji železnice (ime in priimek osebe)? Kdaj je bila rojena ta oseba?

Ali je kdo iz vaše družine delal na železnici? Poznate sploh koga, ki je delal na železnici?

Veste kaj o gradnji te železnice? (Kdo je delal? Kako je delo potekalo? Katero orodje so uporabljali ...)

So vam vaši sorodniki oz. starši kaj pripovedovali o Rusih, ki so gradili železnico?

Ali veste opisati barake oz. njihovo namestitev v Mekotnjaku?

So se med Rusi in vašo družino spletla kakšna prijateljstva oz. poznanstva?

Poznate kakšne zgodbe oz. pripovedi o Rusih?

So vam pripovedovali o umoru, ki se je zgodil na Kamenščaku?

So vam pripovedovali o druženjih, ki so jih Rusi pripravljali pri svojih barakah?

Veste, kako dolgo so v gozdu bile barake še vidne?

So vam pripovedovali o tem, da so domačini Rusom dali moko, Rusi pa so domačinom spekli kruh?

So vam pripovedovali o gostilni, ki je bila na križišču cest Sp. Kamenščak in Cezanjevci? Tja naj bi Rusi redno zahajali.

Rusi naj bi imeli afere z domačinkami. Morda veste, ali se je z Rusi spletla katera od domačink? Ali poznate morebiti kakšne potomce?

Ste že slišali, da so bili domačini ljubosumni na Ruse, ker so jim kradli dekleta?

Poznate še koga, ki ve kaj o gradnji te železnice oz. o Rusih nasploh?

Slišala sem tudi pripovedi, da naj bi se zgodil še en umor in da naj bi tistega Rusa zakopali kar v gozdu? Ali veste kaj o tem?

PRILOGA B – POVZETKI INTERVJUJEV Z INFORMATORJI

Intervju z Albino Senčar (letnik 1947, Stara Cesta)

Intervju je bil opravljen 12. novembra 2023. Po pripovedovanju starejših je upokojena učiteljica izvedela, da so se v času sobivanja med graditelji železnice in krajani stkale prijateljske vezi, a bili so tudi spori, rojevale so se ljubezni in tudi sovraštva. O studencu je učiteljici najprej pripovedoval Jožef Magdič, ki je že pred uradno postavitvijo studenta v Mekotnjaku tudi zanj skrbel. Drugi informator, ki ji je pripovedoval o Rusih, je bil pokojni Jožef Kramar iz Mekotnjaka. Tretji informator, s katerim je govorila, je bil danes že pokojni Jožef Gutman s Stare Ceste. Izvedela je, da so za delavce na gradbišču pitno vodo vozili najeti prevozniki z lesenimi cisternami, na primer Janez Prelog iz Banovcev. Ruski begunci naj bi si v Mekotnjaku, ko so gradili železnico, postavili barake, ki so bile kot zasilna bivališča, da so se lahko vanje zatekli pred slabimi vremenskimi vplivi, da so tam kaj pojedli. Tukaj niso vsi stanovali, saj so stanovali v Ljutomeru oz. nekateri nekje pri Ptuju. Morebiti so tudi kdaj pa kdaj v barakah prespali. Na gradbišču je kot ekipa delalo naenkrat tudi do 200 delavcev. Pri gradnji železniškega nasipa, tunela za Kostanjevico in proge je poleg domačih delavcev sodelovalo tudi mnogo ruskih beguncev. V tem naselju so imeli tudi večjo barako, kjer so ob nedeljah uprizarjali razne igre in zabave. Teh prireditev so se udeleževali tudi domačini.

Intervju z Matejem Gutmanom (letnik 1973, december 2023)

Preko učiteljice Albine Senčar sem navezala stik z g. Matejem Gutmanom iz Ljubljane, da bi dobila podatke o tem, kako je njegova družina povezana z ruskimi ujetniki, ki so pred stotimi leti v Mekotnjaku gradili železnico. Gospod Gutman mi je posredoval pisni dokument. Piše, da sta bila na delovišče v Mekotnjaku razporejena tudi dva vojna ujetnika, ki sta po izgradnji proge bila povezana z njihovo družino. Prvi je bil vojni ujetnik ruski knez Mihajlo Košenski iz stranske rodbine Romanovih in bratranec carja Nikolaja II, drugi pa vojni ujetnik iz Odese po priimku Dorošenko (Njegovega imena ne poznajo.).

V zapisu najprej predstavi svoje prednike, rodbino Bradan. Vojak Franc Bradan (roj. 8. 4. 1884, umrl 1957) se v Gradcu poroči z Gero Skuhala. V zakonu so se jima rodili štirje otroci, in sicer Terezija Bradan (poročena Gutman), Karolina Bradan (poročena Dorošenko), Pepca Bradan (prvič poročena Pivaš, drugič Kovačević) in Franc Bradan, rojen v Mekotnjaku (7. 1. 1911–31. 12. 1966).

Gera Skuhala Bradan se po vojni preseli s Francem Bradanom iz Gradca v Novi Sad, kjer on služi kot adjutant kraljeve pisarne v Beogradu (Njegov vojaški čin po zaključku vojne ni znan, a glede na položaj, ki ga je zasedal, naj bi imel vsaj čin polkovnika ali celo generala.)

Avgusta 1921 postane Aleksander Karadžoržević kralj in po izgradnji železniške proge leta 1924 podeli številnim »vojnim ujetnikom« ali bolje rečeno predvsem plemičem in vojaškim častnikom ogromna posestva v okolici Sremski Karlovci. Visoko rusko plemstvo dobi zraven omenjenih posestev še rezidence na Dedinju v bližini Belega dvora. Eden od teh je tudi »vojni ujetnik« ruski knez Mihajlo Košenski.

Po razvezi zakona s Francem Bradanom (Vzrok razveze ni znan.) se Gera (Greti) ponovno poroči z ruskim knezom Košenskim (Njegov vojaški čin ni znan, po pripovedovanju naj bi imel čin generala.). Ali je bilo v tem zakonu rojenih še kaj otrok, ne vedo. A Matej Gutman je pred dvajsetimi leti našel priimek Košenski v Beogradu na Dedinjah, vendar zaradi poslovnih obveznosti ni našel časa, da jih obiše. Hči Karolina Bradan se med ali po izgradnji železniške

proge I. 1924 poroči z »vojnim ujetnikom« iz Odese po priimku Dorošenko. Preselita se v Valjevo in kasneje v Sremske Karlovce, kjer dobita posestvo.

Tako pripoveduje Matej Gutman, vnuk Terezije Bradan, poročene Gutman.

Intervju z Antonijo Gutman (letnik 1945, Stara Cesta)

Pokojni Jožef Gutman je o preteklih časih vedel izjemno veliko povedati. Njegova žena Antonija mi je zgodbo pripovedovala tako, kot jo je on njej. Živi na Stari Cesti, kjer prav tako ne daleč od nje živi njen sin Pavel Gutman s svojo družino. Pogovoru z gospo Antonijo 1. 2. 2024 prisostvujeta tudi sin Pavel in vnuk Rok.

Terezija Bradan, ki je bila poročena z Matjažem Gutmanom, svoje mame Gere ni imela rada, saj je pustila otroke in ni hotela ničesar o tem govoriti. Ko je bil Antonijin pokojni mož Jožef Gutman še majhen, pa je enkrat prišla Gera iz Srbije, a stara mati Terezija je ni hotela niti gledati, je rekla: »Kar pojdi nekam, saj si nam naredila dosti hudega.« Potem je odšla, a njenega pokojnega moža je to zelo zanimalo, pa mu je njegov oče o tem pripovedoval. Gera in Franc Bradan sta bila skupaj v Gradcu. On je bil stilni mizar (za stilno pohištvo). Tam je bila delavnica, v njej je bil on šef, vse je imel pod nadzorom, tudi denar, in ta Gera mu je ukradla blagajno in odšla, Franca pa so za 8 let zaprli za poneverbo. Živela je na Stari Cesti. V Mekotnjaku pa so gradili železnico. Tam so bili Rusi, imeli so barake. Ta, s katerim je odšla Gera, pa je bil na delovišču šef. On je bil carjev inženir za izgradnjo železnic in je moral iz Rusije zbežati, saj so vse carjeve podložnike ubili. Nekako je prišel sem. Ostali Rusi so bili še mladi, a on je bil v primerjavi z njimi kar star. Tukaj sta se nekako splekla, spoznala in že takrat tukaj skupaj živela. Stanovala sta pri Meznaričevih, ostali pa so bivali v gozdu v barakah. Skupaj sta živela do konca gradnje. Tem Rusom so kasneje dali v Vojvodini v Sremskih Karlovcih posestva. Gospa Antonija je že bila tam. Pove, da je takrat odšlo z Rusi veliko žensk iz Ljutomera. Celo naselje imajo tam, kjer imajo svoje hiše. Tam sta ostala, enako ostali. Gerina hčerka Karolina (Lina) je bila takrat stara že 15, 16 let in je tudi odšla z Rusom. Mama Gera je tako tukaj pustila svoja dva otroke, Pepco in Frančka. Pepca je bila takrat majhna, stara 10 let (rojena je bila 1912), Franček pa eno leto starejši od nje. Pepca je živela pri teti v župnišču pri Sv. Tomažu. Sestra od Gerine (Skuhala) mame je bila namreč kuharica v župnišču pri Tomažu in jo je vzela k sebi. Za Franca (Frančka) je poskrbel oče. Fant je bil v domu v Veržeu, hodil v šolo in se izučil za trgovca. On je Pepco odpeljal v Srbijo. Franček je pa ostal tukaj, živel je v Slovenski Bistrici, zelo hitro je umrl. Teh zgodb ni uspel ustno prenesti svojim sorodnikom, tako da oni o tem ne vedo ničesar.

Matej Gutman, ki je posredoval pisni dokument o svoji družini, je bratranec od Pavla Gutmana. Pokojni Jožef Gutman in Cilika sta bila brat in sestra, oba pa otroke Terezije Bradan, poročene Gutman.

Beseda nanese na zlatnik, ki so ga sami naredili v obesek. Tega je dala Antoniji Gutman teta Pepca. Pepca je bila enkrat pri njih na obisku. Antonija domneva, da je bil ta zlatnik v blagajni, ki jo je njena mama Gera ukradla. To so zlatniki iz časa Franca Jožefa. Rusi teh zlatnikov niso mogli imeti. Da bi Pepca to podedovala po svojem možu Pivašu, tudi ni verjetno, saj ne vedo, kako bi on sploh prišel do njih. Ko je Pepca prišla na obisk, jih je imela za eno pest. To je videla Antonija na lastne oči (Prvič je bila Pepca tukaj leta 1984.). To je dala kot darilo njenemu pokojnemu možu, ki ga je imela zelo rada. Rekla mu je, da je on »lepi Joško«. Zlatnik je Pepca dala tudi njej, Antoniji, saj je takrat že imela hčerko Leo, rekla je namreč, da morajo to dobiti le ženske potomke. Dala ga je tudi Micki (sestri od pokojnega moža). Stara babica Terezija

Bradana je tako dolgo sitnala, da je Pepca zlatnik dala še Frančiški, ki ga je podarila sinu Petru. Kasneje je imel Peter prometno nesrečo, v kateri je bil nezavesten. Z njim se je peljal neki Bosanec. Na sebi je nosil pripet zlatnik okrog vratu, a ko se je prebudil, zlatnika ni bilo več. Kaj se je zgodilo z zlatnikom, ne vedo.

Gospa Antonija ve, da so Rusi/delavci imeli barake v gozdu, studenec, pekarno, pekli so kruh, vse so delali tam, oddajali kruh, si kuhali tam. Na železnici je takrat delal tudi oče od pokojnega Jožefa Gutmana. Delavci/Rusi so bili mladi fantje. Tam je bil zaposlen. Tudi brat Vanek, ki je bil kasneje v Ljubljani, je vozil vlak, saj so imeli štreko, po kateri so si vozili material. Vanek naj bi bil bolj »pedanten«, pameten, izučen je bil za pečarja, stari dedek pa je bil bolj »fakin«. Stari Gutman je bil nekoč pri grofu Frležu oskrbnik na Hotizi (grad, marof). To so bili madžarski grofje. Grof je imel zelo rad tega dedka in mu je bil pri krstu boter.

Gospa Antonija omenja P. s Sp. Kamenščaka, ki naj bi se takrat spletla z nekim Rusom. Ženska je bila poročena. Mož jo je dobil skupaj z Rusom zunaj v gozdu, ko sta spolno občevala, in je oba prepičil z bajonetom ter ju ubil. V Ljutomeru zraven male postaje je tudi stanovala neka ženska, ki je odšla z Rusom. Gospa jo je videla leta 1985, ko je bila na obisku pri Pepci v Sremskih Karlovcih. Tam je celi hrib – naselje Rusov. Dekleta so bila mlada in so zato odšla z njimi. Rusi so v naše kraje prišli z denarjem, niso bili reveži, to je bila carjeva vojska. Svoje imetje so tam pobrali in odšli. Tudi delo na železnici so jim plačali. Ve za umor na Kamenščaku, pravi, da naj bi bil zraven pri pretepu tudi njihov oče (Gutman). Pove, da je šlo za neko žensko. Rekli so ji »virantovica«. Ne ve, ali je bil to njen priimek ali je to pomenilo, kaj drugega. Shajali so se v gostilni na križišču. Stari B. je hodil k »virantovici«. Žene ni imel. Prišlo je do pretepa in so nekega Rusa ubili. Želeli so obtožiti tudi njihovega očeta (Gutmana). Ve, da kasneje niso nikogar obtožili, da se je vse prikrilo.



Zlatnik kot spominek, last Antonije Gutman (1. 2. 2024). V zlatnik so naredili luknjico, da je zlatnik zdaj kot obesek.



Gerina poročna slika iz 21. 2. 1909

Oba Rusa (Košenski, Dorošenko), s katerima sta odšli Gera in Karolina, so kasneje v drugi svetovni vojni ubili.

Za razumevanje sorodstvenih vezi med omenjenimi v zapisu podajam naslednja pojasnila, ki jih je pomagala zbrati upokojena učiteljica Albina Senčar, družina Antonije Gutman pa jih je dopolnila.

Bradanovi so bili priseljenci iz Francije. Živel so na Stari Cesti v hiši, kjer so pozneje živeli Smodiševi, danes pa tam živijo Zuzzijski. V družini je bilo več otrok. Bradanovi so bili delavni, iznajdljivi in sposobni ljudje.

Franc Bradan (6. 11. 1881) se je poročil z **Gero Skuhala**. Živela sta v Gradcu v Avstriji. Imela sta štiri otroke: **Terezijo (letnik 1904)**, **Karolino (letnik 1908)**, **Franca (letnik 1911)** in **Jožefino (Pepco) (letnik 1912)**. Franc in Gera sta se ločila. Gera je potem odšla z ruskim inženirjem za izgradnjo železnic Mihajlom Košenskim v Beograd. Stiki z materjo so bili redki.

Njuna hčerka **Karolina (Lina) Bradan** se je poročila z Dorošenkom, ki je prav tako delal na železnici, in tudi odšla v Srbijo. Imela sta dva sina (Miša, Saša).

V Srbijo je odšla tudi **Pepca Bradan**. Z drugim možem je živela v Sremskih Karlovcih.

Terezija Bradan, poročena Gutman, je v zakonu rodila 9 otrok. Z družino je živela v Mekotnjaku. Umrta je leta 1999. Njeni otroci so: Matija, Marija, Terezija, Janko, Marko, Frančiška, Cilika, Jožef in Breda. Njen sin, danes že pokojni, Jožef Gutman se je poročil z Antonijo Sonenvald, ki pripoveduje zgodbo. Cilika je rodila sina Mateja Gutmana (On nima priimka po očetu.), ki je posredoval zapis.

Franc Bradan je z družino živel v Slovenski Bistrici. Umrli je leta 1966. Njegovi otroci so: Metka, Boža, Franc, Jani in Peter.

Kot dokaz služijo vpisi v krstnih in poročnih knjigah.

Terezija Bradan, 26. 10. 1904

[Krstna knjiga / Taufbuch - 01299 | 086 Ljutomer | Nadškofija Maribor | Slovenia | Matricula Online](#)

Poroka Franca in Gere, 21. 2. 1909

[Trauungsbuch 14 1908-1913 - 1227 | Graz-St. Andrae Stadt | Steiermark: Rk. Diözese Graz-Seckau | Österreich | Matricula Online](#)

Franc Bradan, 7. 1. 1911

[Krstna knjiga / Taufbuch - 01299 | 086 Ljutomer | Nadškofija Maribor | Slovenia | Matricula Online](#)

Pepca (Jožefina) Bradan, 28. 10. 1912

[Taufbuch 11 1911-1915 - 20408 | Graz-St. Andrae Land | Steiermark: Rk. Diözese Graz-Seckau | Österreich | Matricula Online](#)

Intervju z Jankom in Sonjo Semenič (letnik 1936, 1940, Sp. Kamenščak)

Intervju sem opravila 25. 1. 2024. Gospod živi že od nekdaj v neposredni bližini gozdiča, kjer se je proga gradila in kjer so bile barake. Zgodbe je njemu pripovedoval oče (rojen 1902), ki je bil takrat star dvajset let. Velikokrat je šel gledat, kako gradijo. Videl je, da so ročno kopali zemljo in jo vozili na traglah (stare lesene samokolnice). Tragle sta po dva tudi nesla. Spomni se, da so Rusi veliko popivali v gostilni na križišču. Veliko so se pretepali tudi med seboj in z domačini. Oče je povedal, da so imeli Rusi v okolici veliko žensk, h katerim so hodili. Domačini se s tem niso strinjali, zato se je med njimi velikokrat vnel pretep. Domačini so se z njimi pretepali s koli ali še s čim hujšim, tudi z vilami. Povedal je, da so na hribčku nad njihovo hišo domačini ubili dva Rusa. Gospod in gospa vesta priimek te osebe, a ga nočeta izdati. Oče mu je pripovedoval, da je bilo umorov še več. Trupla so nato zakopali v gozdu. Omeni pravokotni spomenik, ki je še pred leti bil postavljen v bližini in je spominjal na to dejanje. Danes spomenika ni več. Omeni tudi ime posestva, kjer je to bilo, a noče, da se to zapiše. Domačini so sovražili Ruse, ker so imeli redne afere z dekleti. Rusov je bilo veliko, kot mravelj, pravi. Umora v Ljutomeru se gospod ne spomni.

Gospa Sonja Semenič, letnik 1940, pove, da ji je mama pripovedovala, kako je bilo pri enem umoru, ko so se domačini spravili nad Rusa. Baje naj bi ta Rus prosil, naj ga pustijo, da ima doma ženo in otroke, a so bili neusmiljeni.

G. Semeniču je oče povedal, da so se Rusi zbirali v bližnji gostilni (kasneje Kozina, na križišču cest Cezanjevci – Sp. Kamenščak). Pijani Rusi so se medsebojno pretepali. Hodili so k domačinkam, baje so imeli veliko deklet. Ruskih potomcev v okolju naj ne bi bilo, vsaj on o tem ne ve ničesar. Gostilna Kozina je imela tudi pošto in trgovino. Ta stavba več ne obstaja. Njegov oče takrat ni delal na železnici. Gospod pravi, da se je njegov oče vsega zelo dobro spominjal. Pri potoku Kostanjevica so imeli barake, kjer so spali. Delali so jez. Oče mu je pravil, kako so kopali zemljo za jez. Zemljo so nosili/vozili na lesenih traglah. Niso imeli samokolnic. S to zemljo so jez/nasip zasipali. Iz Žerovincev so prišli peš. Gospod pravi, da je bilo to garaško delo. Domačini so hodili gledat, kako so delali železnico. Gospod vnukom o tem ni pripovedoval.

Intervju z Jožefom Vogrincem (1943, Sp. Kamenščak)

Opravljen je bil 7. 1. 2024. Oče g. Vogrinca se je rodil leta 1915, umrl pa je leta 2008. Napisal je svoj življenjepis, ki sem ga lahko uporabila. Delal je na železnici, v sekciji za vzdrževanje proge, kar je razvidno iz spodnjega zapisa.

Po očitni domov mi je brat Janko, je bil zaposlen v železniških delavnicah na Ptuju, zrihtal zaposlitev na železnici, in sicer na sekciji za vzdrževanje prog kot progovni delavec. Plača res ni bila velika, 18 takratnih dinarjev (1 kilogram sladkorja pa je stala 16 dinarjev). /.../ Tako sem že v letu 1938 napravil prvi izpit, da sem lahko nadomeščal čuvaja obhodnika. Nadomeščal sem tudi skupino vodje in bil tudi spremljevalec progovnega vozička.

Prepis iz dnevnika: »Po vrnitvi domov mi je brat Janko, je bil zaposlen v železniških delavnicah na Ptuju, zrihtal zaposlitev na železnici, in sicer na sekciji za vzdrževanje prog kot progovni delavec. Plača res ni bila velika, 18 takratnih dinarjev (1 kilogram sladkorja pa je stal 16 dinarjev). /.../ Tako sem že v letu 1938 napravil prvi izpit, da sem lahko nadomeščal čuvaja obhodnika. Nadomeščal sem tudi skupino vodje in bil tudi spremljevalec progovnega vozička.«

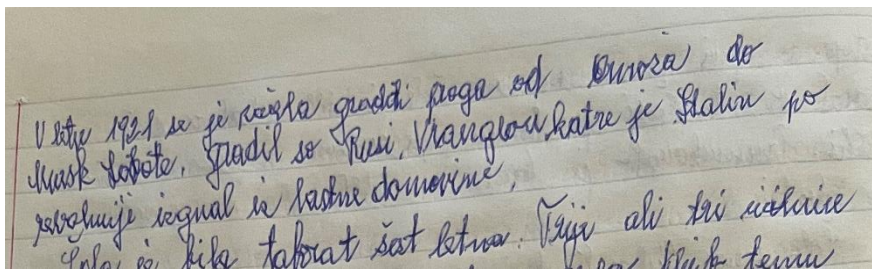
Dnevnik g. Vogrinca (Rauter, 2024)

Oče g. Vogrinca je velikokrat pripovedoval, da so domačini in Rusi skupaj hodili na »muzike« (zabave). Pravil je tudi, da domačini kruha niso imeli, ampak so ga dobivali od Rusov. G. Vogrinc ne ve, ali so Rusi bili svobodni, saj so bili ujetniki oz. begunci in verjetno niso smeli kar tako zapuščati delovišča. Ko sem g. Vogrincu omenila umor dveh Rusov, ki se je zgodil na Kamenščaku, je rekel, da so se morda prepirali tudi zaradi deklet. Oče mu je o umoru pripovedoval. Domačinom ni bilo všeč, da so tujci osvajali njihova dekleta. Omenil je tudi, da so domači fantje bili velikokrat pijani in so v evforiji napadali Ruse. Pretepali so se tudi z noži.

G. Vogrinc se spomni, da ko je kot fant pasel krave (leta 1953), so bili ostanki ruske kuhinje in pekarni še vidni. Rekel je, da se je še videlo, kje je bilo zabetonirano. Pravi, da so imeli pekarno in kuhinjo. Pravi, da mu je zelo žal, da nisem spoznala njegovega očeta, ker bi mi sam lahko povedal veliko več. Njegov oče je napisal 3 knjige življenjepisa in naredil družinsko drevo Vogrincev. G. Vogrincu se zdi zelo pomembno, da ve, kdo so bili njegovi predniki in kaj so delali. Predlagal je obisk Blagovičevih in Kramarjevih. Oče g. Vogrinca se je železnice zelo veselil, ker je v Prlekijo prinesla napredek. Za zdaj pravi, da mu je grozno, ker se v železnico več nič ne vlaga.

Delo na železnici so Rusi opravljali ročno. Če so zamenjevali tračnico (po domače šija), jo je 20 ljudi moralo dvigniti in namestiti. Konstrukcijo so podbijali s krampi, ki so na koncu imeli bat, da so noter porinili kamenje pod prag. Tako so tudi tire poravnavali. Imeli so voziček, ki je imel štiri kolesa. Poganjal se je ročno, z njim pa so prevažali material. Za primerjavo je dodal, da je danes vso delo na železnici avtomatizirano, da vse skoraj delajo stroji. G. Vogrinc se spominja, da so se drevesa zaradi parne lokomotive velikokrat vžgala. Nasip so namreč zasadili z akacijo, da bi preprečili plazenje.

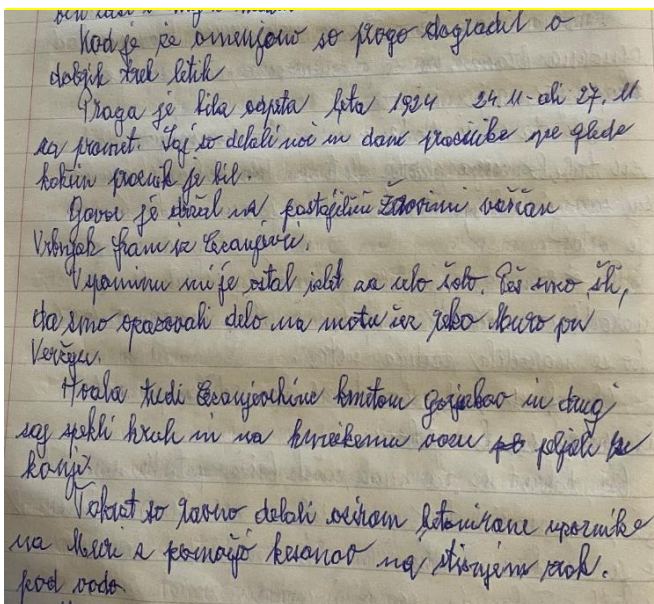
Dva Rusa sta se tu oženila. Od enega Rusa sin je hodil v cezanjevsko šolo. Ta Rus naj bi stanoval v Branoslavcih. G. Vogrinc je predlagal obisk arhivov oz. mrtvaških knjig. Bil je zelo vesel, da sem se lotila raziskovalne naloge in da me preteklost zanima.



Dnevnik g. Vogrinca (Rauter, 2024)

Prepis iz dnevnika: »V letu 1921 se je začela graditi proga od Ormoža do Murske Sobote. Gradili so Rusi. Vranglovce je Stalin po revoluciji izgnal iz lastne domovine.«¹¹⁹

Sledi naslednji zapis v dnevniku: »/.../ Kot je že omenjeno, so progo dogradili v dobrih treh letih. Proga je bila odprta leta 1924, 24. 11. ali 27. 11. za promet. Saj so delali noč in dan, praznike, ne glede kakšen praznik je bil. Govor je držal na postajališču Žerovinci vaščan Vrbnjak Franc iz Cezanjevcev. V spominu mi je ostal izlet za celo šolo. Peš smo šli, da smo opazovali delo na mostu čez reko Muro pri Veržaju. Hvala tudi cezanjevskim kmetom Gorjakom in drugim, saj so spekli kruh in na kmečkem vozu peljali s konji. Takrat so ravno delali oz. betonirane upornike na Muri s pomočjo kesonov na stisnjen zrak pod vodo. /.../«



Dnevnik g. Vogrinca (Rauter, 2024)

Intervju z Jožefom Magdičem (letnik, 1964, Mekotnjak)

Gospod Magdič je bil prej aktiven član Turističnega društva Stara Cesta. Od leta 2023 ni več njihov član. Trenutno je predsednik KVČB pomurske in štajerske sekcije. Gospod mi je predal nekaj gradiva o gradnji (članek, slike), predvsem je pa zanimiv videoposnetek pokojnega

¹¹⁹ Tu se ne strinjam, da je belo armado izgnal Stalin. Bela armada se je po porazu proti rdeči armadi sama umaknila in imigrirala v druge države.

Jožefa Kramarja, ki je ob uradnem odprtju turistične znamenitosti Ruski studenec imel tudi govor, v katerem po pripovedi dedkov in babic govori o takratnih časih.

Gospod Magdič je zaslužen predvsem za to, da je vsa leta čistil okolico Ruskega studenca in si izjemno prizadeval za njegovo ohranitev. Spomni pa se tudi izjemno nazornega pripovedovanja že pokojnega Jožefa Gutmana. Pove, da je pokojni vedel naštetih vsa imena teh oficirjev, povedati, kaj so delali, kako se je nek oficir zaljubil v domačinko, kako so se pretepali ...

V nadaljevanju sledi zapis pripovedovanja Jožefa Kramarja. Osnova zanj je videoposnetek.

Zapis pripovedi Jožefa Kramarja

»V kraljevini SHS, po prvi svetovni vojni, takrat je bila prometna povezava ta cesta zgoraj, drugo pa nič. Po tej cesti so vozili, konjske vprege, bilo jih je bolj malo, največ je bilo kravjih vpreg. Če so ljudje želeli kam dlje potovati, so šli na postajo v Ljutomer ali pa v Ormož. V Ormož peš seveda, ne s nekakšnim vozilom. In takrat ko so prvič zaslišali to, da se bo gradila proga Ljutomer–Ormož, so ti ljudje bili zelo veseli, saj se je v kraj preselila prometna žila, sploh niso razmišljali, da bo danes to 5. evropski prometni koridor. Vsi srečni so gledali priprave. Priprave so se začele malo pred 1920. letom in so potekale vse do 21. leta. Priprave, kot ste prej slišali, ti inženirji in arhitekti so iskali dolgo primerno traso, ki je, če gledamo tako, zelo zahtevna. Ni videti, ampak projektantsko je zelo zahtevna, ker ima en velik vzpon, pa en težki teren, ki je tu. In takrat se je začela ta ideja uresničevati. V 21. letu so z delom začeli. Najprej s pripravljalnim, v 22. letu pa z vsemi razpoložljivimi stroji. To so bile samokolnice (z lopatami in krampi tega največ), pa konjska vprega. Konji so tu tudi bili. In prvič v tistih časih je en parni bager delal tu in izkopal zemljo. Parni bager je v tistem času zamenjal 100 ljudi. Zdaj veste, zakaj so bile bune – spori v takratnem času. Ogromno ljudi je namreč izgubilo delo. Delo se je začelo. Tu, kjer se nahajamo, so bile barake. Tu je bila dvorana, tam je Ruski studenec (o katerem je toliko govora). Dogajale so se stvari, ki so bile povezane z domačini. Nekateri so celo tu delali, drugi pa so bili tudi drugače povezani. Hodili so po kruh, je bila tu pekarna, so hodili na prireditve, ki so bile ob nedeljah. Ruski begunci so se znali razveseliti, je bilo žalosti in tudi nekaj veselja. In takrat so naši ljudje z njimi (od 3 do 4 leta) sodelovali, živeli, se dobro poznali. Želim reči, tisto delo ni bilo lahko, je bilo težko delo. So garali, so delali in se tudi znali povесeliti. In tako je prišel ta komaj pričakovani november 1924. leta, ko je pripeljal v zgodovini tega kraja prvi vlak. Naši ljudje so vsi šli k železnici, vlak je bil okrašen. Na njem je bil takratni jugoslovanski minister, ki je, kakor smo pozneje slišali, so nam pripovedovali, da se ni hotel, rokoval se je z vsemi drugimi, samo z delavci ne. To so mu tistikrat ti delavci zelo zamerili. Če ne bi bilo delavcev, ne bi bilo proge. Zakaj je bila gradnja težka? Ta vzpon, tu je ogromno vode, so ogromni pritiski vode. Tu so imeli prvo, to se je videlo leta 2001 pri rekonstrukciji, so imeli prve tire položene tiste konjske, da bi v tej višini proga ostala, vendar jih je voda prisilila, da so morali dvigniti za 7 m višino proge, da so uspeli premagati to vodo. Ta vzpon, to je 2. največji vzpon v Evropi. Zakaj? Ker je višinska razlika na progi Mekotnjak in Ljutomer železniška postaja 50 m. V 4 km razdalje premagati 50 m višinske razlike za železnico je zelo težko. So se čudili, da je to mogoče, ker višji vzponi so drugje na daljše razdalje. Drugo dejstvo je voda, tretje je to ročno delo. Zgradili so progo, ki je ljudem olajšala potovanje, prevoz tovora in takrat se je bolj razvijati začela industrija ...«

Intervju z Andrejem Blagovičem (letnik 1965, Sp. Kamenščak)

Z gospodom je bil najprej opravljen telefonski pogovor 10. 1. 2024. Zgodbe pozna po pripovedi sorodnikov, a je vseeno še povprašal ostale vaščane, za katere je menil, da bi kaj vedeli. Obisk na domu je bil opravljen 17. 1. 2024. Spomni se, da mu je od babice polsestra pripovedovala, da sta bili pri njih v času gradnje železnice nastanjeni dve deklici (Takrat se je pri njih reklo pri Plojevih.), ki naj bi bili ruskega porekla.. Ti dve deklici naj bi kasneje pri njih zaradi griže tudi umrli. V tistem času so za potrebe gradnje železniške proge spustili braneški ribnik pod njihovim posestvom, katerega je v času braneške gospode varoval čuvaj, samo zato da domačini ne bi v njem lovili rib. Še danes se je pri domačinih ohranilo to staro poimenovanje, in sicer rečejo temu delu, da gredo na Ribnik. Tako je pravzaprav današnji nasip, po katerem je speljana železnica, narejen na ribniku.

Gospod mi je pomagal tudi tako, da je navezal stike z ljudmi, za katere je vedel, da bi mi o tej temi lahko povedali še kaj več. Tako je od Mirka Senčarja s Spodnjega Kamenščaka pridobil podatek, da je bil gozd, v katerem so imeli delavci – graditelji železnice tabor, nekoč last Antona Kranjca, danes je ta gozd v lasti družine Puconja. Prav tako je dobil podatek, da so si delavci pod taborom v Kostanjevici v času izgradnje železnice naredili neke vrste bazen, ki jim je služil za kopanje in umivanje. Ko so gradili zdajšnji tunel (ukop), so tam našli lončene cevi, ki so jih v času ruske gradnje železnice uporabljali za drenažo, saj je bilo to področje močvirnato.

Prijol Janko, ki stanuje na Spodnjem Kamenščaku, mu je povedal, da so okoliški kmetje delavcem vozili »jabolšnico« (alkoholna pijača) in jabolka.

Gospod Blagovič je hranil kramp iz tistega časa (prepozna se po obliki), ki ga je dobil od Mihorič Alojza. Ta je bil namreč železničar v »vahtarnici«. Vahtarnice/čuvajnice so bile hiše, v katerih so stanovali železničarji s svojo družino. Zadolženi so bili, da preko telefonske zveze sporočijo, ali se na progi kaj dogaja (Velikokrat se je namreč na tem delu vlak ustavil zaradi vzpetine.). Mihorič Alojz je ta kramp našel, ko so v 80. letih prejšnjega stoletja obnavljali progo. Je iz časa gradnje železniške proge. Gospod se spomni pripovedi o umoru dveh Rusov na Kamenščaku. G. Blagovič organizira tudi ogled terena.

SLAVINEC JANKO
IZDELAVA ŠTEBE NASIPA - 1922-1923
TO SO BILI RUSKI ULETNIKI - (VRANGLAND-
VEI)
KI SE NISO SMELI VRNITI V RUSIJO,
IMELI SO BARANE V GOZDU V
MEKOTNJAKU. IMELI SO KUHANJO,
PEKARNO, DUHOVNIKA, IMELI SO
KONJE KI SO VOZILI PRAZNE VAGONE
(HUNTE), V GRABO PO TRACNICAH
PA SO VOZILI POLNE VAGONE (HUNTE)
ROČNO, PO OBČINSKI CESTI KOSTA-
NJEVICI PA JE PO TRACNICAH VOZIL
MATERIJAL MALA LOKOMOTIVA
(GIGRLI), IZ RADOMERSKE STRANI
DO NASIPA, ZA IZGRADNJO TUNELA
ZA KOSTANJEVICO, VOZIL PA JO

JE IZ KAMENŠČAKA MUHIČ VINČ.
NA OBNOVI CESTE SE SE NAJDE
KAKI DELI TRACNIC PREČNIH KONJS-
KIH PRAGO (ŠVELAR), VEČURAT
JE IZTIRIL VAGON (HUNT) IN
POŠKODOVALO DO SMRTI KAKEGA
DELAVCA. SLAVINEČOV FRANC JE BIL
STAR 17 LET IN JE HODIL JAHAT
KONJE KDAJ SO KONJI VLEKLI
PRAZNE VAGONE (HUNTE) NA
BREG, PRI BARAKAH SO IMELI
TUDI STALO ZA KONJE,
DOSTI JE BIL MLADIH FANTOV
OKROG 14 DO 20 LET.

Skrbno pripravljen zapis g. Blagoviča (Rauter, 2024)

Intervju z Jankom Slavincem, (letnik 1949, Sp. Kamenščak)

Zgodbe mu je pripovedoval oče, ki je bil rojen 1906. V času gradnje železnice je bil star 17 let. Njegov oče je imel rad konje, zato je velikokrat zahajal k njim. Rusi so imeli na železnici delavske konje. Rusi naj bi imeli uto v gozdu za konje. Zemljo so jemali v Žerovincih ven in jo vozili dol proti Kostanjevici/Mekotnjaku in z njo delali nasip. Konji so na breg vlekli prazne hunte (stare vagone za zemljo). Gospod pove, da so se Rusi imenovali vranglovci. Rusi so pripovedovali, da se ne smejo vrniti v svojo domovino, saj bi jih tam ubili. Domačini so se družili z Rusi. Na železnici naj bi delal Mihol Lipovec s Stare Ceste, ki ga gospod Slavinec, po pripovedovanju očeta, opisuje kot močnega in krepkega moža. Če je vagon, ki so ga vlekli, iztiril, se je g. Lipovec obrnil, se z ramo uprl in ga kar sam poravnal in prestavil na tračnice. Te tračnice so bile narejene začasno (»provizoriš«). G. Lipovec ima vnuka Janka Lipovca. Janko Lipovec (mežnar) je aktiven v bližnji cerkvi. Rusi so bili mladi fantje, stari med 18 in 20 let, in so velikokrat zahajali na Slavinčevo domačijo. Očeta so zanimali konji in je bil velikokrat pri gradnji in se je z njimi družil. Konje so namreč, ko so vlekli prazne vagone, jahali. Vagone so vlekli/vpreženi po dva, trije konji, saj je bilo skupaj več vagonov. Rusov je bilo veliko. Njegov oče je imel veliko sester. V žalosti so Rusi mladenkam pravili: »Ne družite se z nami, ker ne vemo, kako dolgo bomo tu, dalje bomo odšli.« Njegov oče ni omenjal, da bi se katera od sester spletla z Rusi. Rusi so hodili gor na križišče. Tam je bila nekoč gostilna, Slavič so se pisali. G. Slavinec omeni, da je to tam, kjer danes biva družina Puconja. Rusi in domačini so se med sabo pretepali. Enega Rusa naj bi pijani domačini na Kamenščaku ubili. Oče priimka ni nikoli povedal. Ne ve, kako so ga ubili. Prišlo pa je do spora med njimi. Kaj je bil vzrok za spor, oče ni nikoli povedal. Andrej Blagovič mu je povedal, da če se je delavec ponesrečil, so ga zakopali v nasip. Tega njegov oče ni nikoli povedal. Njegov oče je bil velikokrat z Rusi na nasipu, saj je tu bilo največ dela. G. Slavinec omenja dva nasipa, še spodnji nasip, kjer je bil gozd in so ven jemali zemljo. Domačini so za potrebe nasipa dali svojo zemljo. Barake v Mekotnjaku, v katerih so bivali, so bile lesene. Imeli so pekarno, peka, kuharja, vse. Tu so dlje časa živeli. Preizkusni vlak naj bi peljal že leta 1923, so ljudje govorili. Imeli so svojega duhovnika, radi so peli, uprizarjali igre – imeli predstave. Ne ve, če se je oče tega kdaj udeležil. Oče na železnici ni nikoli delal. Rusi so pustili domačinom, da so jahali konje, jih gonili. Ljudje so omenjali Vincenca Muhiča s Kamenščaka, ki naj bi tam delal. Po občinski cesti za Radomerje (danes poljska pot) so imeli speljano ozko železnico, po kateri je vozil mali vlak (gigerli, tako se je imenoval vlak) – parna lokomotiva z malimi vagoni, upravljal ga je Muhič, ki je vozil material za propust/kanal za Kostanjevico. Dokaze za njo so našli, ko so pred leti kopali prepust (40 let nazaj) na tej občinski cesti. Izkopali so pragove, ki so bili upognjeni. Preko so bile položene zanke, to je bilo pritrjeno na tir. Gospod ve, da so tok Kostanjevice preusmerili in naredili za njo kanal. Oče je omenjal Rusa Vladimirja, mladega fanta, starega 18 let, ki je prihajal k očetu. S seboj so pripeljali svoje inženirje. Oče ni nikoli omenjal, da bi od njih/Rusov dobil kaj za spominek. Rekel je, da so odšli, pa še sami niso vedeli, kam bodo šli. Gospod Janko v času svojega otroštva nikoli ni hodil po predelu, kjer so imeli barake, zato se ne spomni, da bi videl kakšne ostanke. Spodaj na križišču (kjer se neha asfalt) je bila pod njimi »vahtarnica«. Podrli so jo pred tremi leti, čeprav so še prej (leta 2014) trdili, da je spomeniško zaščiten.

Intervju z Jankom Lipovcem (letnik 1961, Stara Cesta)

Z gospodom je bil opravljen telefonski pogovor, 2. 2. 2024, saj ga ob mojem obisku ni bilo doma. Gospod potrdi, da je njegov dedek Mihol Lipovec delal nekaj časa na železnici, a pove, da si je bolj malo o tem zapomnil, tako ne ve, ali je dedek takrat na železnici delal za plačilo. Drži pa, da je bil njegov dedek izjemno močan človek.

Intervju z Jožefom Gorjakom (letnik 1949, Cezanjevci)

Intervju je bil opravljen 18. 1. 2024. Jožef Gorjak se spomni pripovedovanja svojega strica, ki mu je povedal, da sta na nasipu za »štrepo« delala dva njhova konja, ki sta bila last Jožefovega dedka. Njegov stric Martin Gorjak (1907–1974), ki je bil navihane narave, je gonil konje. Konj je vlačil prazne vagone, stric pa, ki je bil takrat kot sedemnajstletni fant kar krepak, jih je usmerjal. Pove, da so dela na železnici opravljali z lopatami, stric pa je za svoje delo dobil plačilo.

Intervju z Vladom Puconjem (letnik 1950, Sp. Kamenščak)

Z gospodom sem govorila 22. 1. 2024. Na mestu, kjer danes stoji njihova hiša, je bila nekoč pošta. Gostilna Kozina je bila v stavbi čez cesto. Gospod Vlado Puconja (11. 7. 1950) o dogodkih iz časa gradnje železnice ne ve ničesar, saj naj bi se njegov oče Anton Puconja (1912–1982) šele leta 1939 preselil iz Presike na Kamenščak. Gospod se naveže na gozd, v katerem so delali delavci, saj je zasledil, da je v literaturi pisalo, da je bil ta gozd v času gradnje železnice njihova last. To dejstvo ne drži, saj naj bi njegov oče šele po prihodu na Kamenščak kupil to posestvo/gozd, najverjetneje od lastnika po imenu Kranjc. Ne spomni pa se natančno, ali je takrat šlo pri tem za licitacijo posestva ali ne.

Intervju z Dragom Poštrakom (letnik 1935, Cezanjevci)

Opravljen je bil 28. 1. 2024 v Cezanjevcih. Gospod je rojen leta 1935. Na vprašanje, ali bi se lahko graditelji železnice kaj srečevali v gostilni v Mekotnjaku (Stajnkovi), kjer je danes gostilna, odgovori, da ne, saj se je tisto poslopje takrat komaj gradilo/delalo. Kjer je zdaj železnica, na tistem ovinku, to je bil nekoč njihov gozd. Vzeli so jim ga za potrebe gradnje železnice. Kjer je bila peč pa »šekret« (stranišče), tam je še zdaj jama. Eni Rusi so ostali tudi tu. Rus po priimku Ganža je ostal tu. Danes je to Filipič – bil je tišlar/mizar iz Ključarovcev. Ve, da so to bili ruski ujetniki, če bi šli nazaj, bi jih ubili. Domači ljudje so imeli delo na železnici. Domača dekleta so hodila k Rusom. V gostilni so se dobivali. S tem so dekleta zaslužila, v šali pove, se malo sprostila. Rusi so si kuhali sami in kupili so si (od lokalnega prebivalstva). Je bil denar. S konji so vlačili. Konji so vlekli vozičke.

Intervju z Antonom Feušem (letnik 1947, Sp. Kamenščak)

Intervju je bil opravljen 11. 2. 2024. Gospodu Feušu je o gradnji železnice pripovedoval njegov oče (Anton Feuš, letnik 1915), ki je bil star 10 let, ko so Rusi gradili progo. Ker je takrat vladala revščina in je bilo izjemno težko priti do denarja, je oče Rusom nosil lepa rdeča jabolka, ki so jih imeli doma. S tem si je zaslužil denar. Nosil jih je v 10-litrski kanti. Rusi so dobivali plačo. Vsak mesec je šel Rus, ki je vodil gradnjo na našem delu, v Beograd po denar. Oče gospodu ni nikoli omenjal, da bi kdo od domačinov delal pri gradnji.

Gospod zelo dobro pozna razmere v Rusiji po prvi svetovni vojni.

Rusi so imeli tukaj svojo kuhinjo. Tudi studenec so imeli. Tudi Feuševi so si tja hodili po vodo. Rusi so najverjetneje dobrine (jajca) kupovali pri domačinih. Najverjetneje so imeli postavljene bolj šotore kot barake. Spodaj je bil les. Teren v gozdu so zravnali, drevje posekali, kjer je bil šotor. Pri delu so uporabljali navadno orodje, kot so kramp, lopata, motika, »šajtrge«, imeli so konje. Preusmerili so Kostanjevico. Skopali so novo strugo za Kostanjevico.

Pokojni Jelen Franc, ki se je rodil leta 1904, je gospodu Feušu pripovedoval o tem, kako so na Kamenščaku ubili Rusa. Zgodilo se je pri B. Imel je kovačijo. Imel pa je tudi pušenšank

(vinotoč), ki je bil takrat cenejši od gostilne. Odprto je imel le v soboto in nedeljo. Takrat je imel tudi muzikanta/-e. Točil je domačo šmarnico, izabelo. Tja so prihajali Rusi in tudi domačini. Rusi so plesali s svojimi ženami in tudi domačinkami. Ravno takrat je pa en Rus plesal z domačinko. Tam je bil tudi domačin A. P., ki je takrat prišel od vojakov na dopust. S seboj je imel bajonet. Z njim je zabodel Rusa, ki je bil takoj mrtev. Ostali Rusi so takoj odšli po orožje in prileteli po hribu navzgor. Kot da bi bil manever. Nastalo je streljanje. Domačini so vsi pobegnili in se niso upali nikjer ustaviti, da jih ne bi ubili. Naslednji dan so P. prijeli v Ormožu na postaji, ko naj bi šel nazaj k vojakom. Priprli so ga. To je bilo tam, kjer je danes Milica Senčarjeva (najprej je bila tam kovačija, šele nato pušenšank). Oče je gospodu pripovedoval o pogrebu ubitega Rusa. Na pogreb ubitega Rusa je prišlo okrog 500 Rusov. Prišli so tudi od drugod. Mašo zadušnico so vodili 4 popi, ki so peli Gospodine pomiluj. Pokopali so ga na cezanjevskem pokopališču, a groba danes ni več. Nekaj Rusov se je tukaj poročilo in ostali so tukaj. Rusi so imeli s seboj namreč različne profile. Gospod ni nikoli slišal, da bi v barakah kaj prirejali.

Ta del je bil pred železnico odrezan od sveta. Po odprtju je proga omogočala tudi lažji dostop do šolanja.

RAZLAGA BESEDE

pušenšank - v nem. knjižnem jeziku se glasi Buschenschank (nemška beseda, ki kakor naša pomeni 'vinotoč, improvizirana točilnica pod »vejo«, šopkom, »pušeljcem« iz dračja', je zložena iz nemških besed *Busch* 'šop, grm' (oz. njene manjšalnice *Buschel*) in *Schank* 'točilna miza').

Intervju z Danico Novak (letnik 1955, Mekotnjak)

Mentorica je poklicala upokojeno učiteljico glasbene umetnosti gospo Danico Novak. Ker je rojstna hiša gospe gostilna z dolgoletno tradicijo, ki se imenuje Stajnkova gostilna, sva predvidevali, da bi si tam ljudje lahko marsikaj pripovedovali, morebiti bi tudi kdo izmed njenih sorodnikov kaj iz tistega časa tudi zapisal. A zapisi ali pripovedi o tej gradnji pri njih ne obstajajo, prav tako se ona o tem skoraj ničesar ne spomni.

PRILOGA C – ZAPIS INTERVJUJA OB OGLEDU TERENA Z ANDREJEM BLAGOVIČEM IN MIRKOM SENČARJEM

G. Mirko Senčar je rojen leta 1941 in živi na Sp. Kamenščaku. O gradnji železnice in Rusih mu je pripovedoval pokojni oče.

27. 1. 2024 smo se podali na ogled lokalne turistične znamenitosti »Ruski studenec« in železniške proge (tunel, nasip, ovinek, ukop). Ob izviru, ki so ga ljudje poimenovali »Ruski studenec«, g. Senčar pove, da ima še danes nek gospod s prostim padom od tu speljano vodo, ki jo črpa s črpalko. Pravi, da vode v izviru ni nikoli zmanjkalo. Izvir je obstajal že pred prihodom Rusov. Delavci ga niso odkrili. Oni so ga le z lesenimi bruni ogradili. Teren je bil tukaj že v preteklosti moker, močvirnat. Spomni se, da so tu pred časom, približno pred 20 leti, podirali drevo, in da so v deblu bili žebli teh barak. Žebli so se namreč v deblo zarasli.

Pokaže nam območje, kjer naj bi stale barake. Na enem delu naj bi bila pekarna. Rusi so si pekli kruh. Šlo je za blagovno menjavo med domačini in Rusi, saj denarja ni bilo. Domačini so pripeljali moko in jo zamenjali za kruh. Prinesli so jim tisto pač, kar so imeli, kakšne dobrote. Pravi, da so jim ljudje malo pomagali, saj so to bili ujetniki. Na vprašanje, kaj se je kasneje dogajalo z barakami, ne ve. Tudi ne ve, kako dolgo naj bi še bile vidne. Kako so te delavce pripeljali iz Strnišča do sem, ne ve. Najverjetneje pa s konji. Pravi, da so v gostilni na Kamenščaku kartali. Tudi so se pretepali. Ve, da se je zgodil tukaj umor, da so umorili Rusa. Pove ime in priimek osebe, ki je Rusa ubila. Razloga, zakaj se je to zgodilo, ne ve. To je bilo vse v tajnosti, kasneje so domačini potem povedali resnico. O delu ve, da so veliko stvari opravili ročno. Vozili so »peški s toligami/tragلامي«. Imeli so speljano ozkotirno železnico, na kateri so bili vagoni, ki so jih porivali in na njih peljali, kar je pač bilo treba. Pravi, da so kot dokaz našli niže »šije«. Tračnice so imele vozičke. Zemljo so na useku jemali ven in jo vozili niže, da so naredili nasip. S konji pa so vlekli voziček nazaj. Imeli so prekucni voziček, ki ga je vlekel konj. To ozkotirno železnico so odkrili ob rekonstrukciji proge. Domačini parnega bagra niso potrdili, ne vedo, ali so ga res tu uporabljali. Ta jez/nasip naj bi se kasneje za pol metra posedel. Upali so, da se bo še bolj. (*Smo ob ovinku.*) V 80. letih so mislili graditi železnico ob glavni cesti (skozi Kačure do Radomerja), da bi se izognili ovinku, a tega niso naredili. Leta 2001 se je ob rekonstrukciji ta del v ovinku nižal, torej je nasip v preteklosti bil še višji. Gospod ve, da je gospod Vogrinec pisal dnevnik. Gospod pokaže del, kjer naj bi Rusi imeli neke vrste bazen. Strugo potoka Kostanjevica so speljali po drugi poti. (*Smo ob starem rokavu Kostanjevice, ki se neha ob nasipu.*) Tu naj bi bil bazen, v njem naj bi se delavci kopali – bazen so imeli za higienske potrebe. Tu, kjer je Kostanjevica tekla, so jo nekako zajezili v bazen, v katerem so se umivali. Potok Kostanjevica (stari rokav) je meja med Sp. Kamenščakom in Mekotnjakom. Rokav Kostanjevice so preusmerili niže in tam naredili tunel, saj bi na prvotnem delu bil nasip previsok, bilo bi preveč kopanja, in gradnja tunela bi bila prezahtevna. Po narejeni »štreki« (ozkotirni poljski železnici) so material vozili iz Radomerja. Ta proga je vodila po stari cesti (gozdna, poljska) iz Radomerja. Tunel, ki ga vidimo, so zgradili ruski delavci na tem mestu, saj je bilo manj prebijanja in po dolžini je bila krajša razdalja, da so Kostanjevico tu speljali. Če bi jo speljali ob njenem pravem toku, bi to delo bilo še zahtevnejše. Tunel po korakih meri 55 m. Na naslednji strani je slap. Gospoda povesta, da so se v času otroštva tu kopali.

Ko gremo mimo slapa po poti navzgor, nas gospod Blagovič opozori na nasip, ki se vidi. Ta je ostanek braneškega ribnika, ki so ga takrat spustili, ko so začeli graditi železnico. Vidi se desna stran, levo stran so zravnali za njivo. Na poti, kjer smo stali, naj bi torej v preteklosti bil ribnik.

Ob rekonstrukciji proge so odkrili drenažne lončene cevi (kot so jih uporabljali Rimljani), ki so jih takrat uporabljali pri gradnji, da bi ukrotili močvirnati svet. (*Ponovno pridemo do prostora, kjer so stale barake*). V preteklosti je na področju barak raslo veliko brez. Namreč iz brez so kasneje delali brezove šibice, delali so tudi »klince/cveke« (žeblje) za čevlje, da so jih zabili skupaj.

Po prvi svetovni vojni je bila v teh krajih obupna revščina. Pove, da so Prijolovi sem vozili jabolčnico. Mogoče bi jo takrat zamenjali za kruh.

PRILOGA Č – PREGLEDNICA PREDMETOV, NAJDENIH Z DETEKTORJEM KOVIN

Da intervjuvam gospoda Dominika Trstenjaka, mi je predlagala učiteljica Nataša Pušenjak. Intervju je bil opravljen 5. 1. 2024. Gospod išče predmete z detektorjem kovin. V času korona virusa je iskal pri Ruskem studentu, v okoliških krajih in v okolici gradu Branek. Predmete išče, ker mu to predstavlja hobi. Vse, kar najde, poslika in objavi na spletnih forumih. Tam mu strokovnjaki odgovarjajo in pojasnijo, iz katerega obdobja je predmet in zakaj so ga uporabljali.

Zaslonski posnetek preglednice, kjer so popisani najdeni predmeti na območju Ruskega studenta

Najdbe – Dominik Trstenjak

Detektor: Garrett ACE 250

#	slika	najdba	izdajatelj	letnica	opis	lokacija najdbe	datum iskanja	zanimivost	Stanje 1 – zelo slabo 5 - odlično
1.		½ kreuzer	Habsburška monarhija/a vstrijska monarhija	1800	Sprednja stran portret Franca 2. Zadnja stran grb s podobo orla, ki drži dva meča.	Okolica ruskega studenta	Marec 2020	Franc 2 je bil zadnji cesar Svetega rimskega cesarstva kot Franc II. od 1792 do 1806 in prvi avstrijski cesar kot Franc I. od 1804 do 1835.	1
2.		1 kreuzer	Habsburška monarhija/a vstrijska monarhija	1878	Sprednja stran portret Franc Jožef 1. Zadnja stran grb s podobo cesarskega orla z grbom, obdan z legendo.	Okolica grada Branek	Marec 2020		1

Najdbe – Dominik Trstenjak

Detektor: Garrett ACE 250

3.		1 heller	Habsburška monarhija/a vstrijska monarhija	1911	Sprednja stran grb Avstro-Ogrske 1867–1915. Zadnja stran dvoglavi cesarski orel s habsburško-lotarinskimi ščitom na prsih.	Okolica ruskega studenta	Marec 2020		3
4.		2 dinara	Federativna narodna republika Jugoslavija	1953	Sprednja grb, zadnja sedem zvezd z letnico	Travnik Cezanjevci	Junij 2017		3

5.		1 dinar	Kraljevina Jugoslavija	1938	Sprednja – krona, zadnja – letnica in vrednost	Okolica gradu Branek	Marec 2020	V času kralja Petra 2.	4
6.		5 dinara	Socialistična federativna republika Jugoslavija	1985	Sprednja – grb, zadnja – napis, letnica, vrednost	Travnik Cezanjevci	Junij 2017		3

7.		50 para	Socialistična federativna republika Jugoslavija	1990	Sprednja – grb, zadnja – valuta v različnih jezikih, letnica, vrednost	Travnik Cezanjevci	Junij 2017		3
8.		20 para	Socialistična federativna republika Jugoslavija	1975	Sprednja – grb, zadnja – valuta v različnih jezikih, letnica, vrednost	Travnik Stara Cesta	Junij 2017		2

9.		Sekira	Neznano	17. ali 18. stoletje		Okolica ruskega studenca	Marec 2020	Bojna ali za obdelavo lesa	1
10.		Metek	Neznano	17. stoletje	Svinčene kroglice za pištolo mešketa	Okolica gradu Branek	Marec 2020	Mušket je dolgo in težko strelno orožje, pri katerem je notranjost cevi gladka. Mušketa je bila od konca 16. stoletja glavno orožje pešakov, tako imenovanih mušketicirjev.	3
11.		Žebelj	Neznano	19. stoletje	Kovani žebelj	Okolica ruskega studenca			1

12.		Vojna zaslužna medalja	Nemčija	1940	prednja stran – križec brez mečev, zadnja - FÜR KRIEGSVERDIENST (ZA VOJNE USLUGE) 1939. Iz bron.	Okolica ruskega studenca	Marec 2020	Vojna zaslužna medalja je bila medalja Tretjega rajha, namenjena civilistom, ki so pomagali pri nemških pripravah na vojno.	3 Je brez trakca
-----	---	------------------------	---------	------	--	--------------------------	------------	---	---------------------

PRILOGA Č – DOPISI

From: Karmen Rauter <karmen.rauter@o-cezanjevci.si>
Sent: Friday, September 15, 2023 7:30 AM
To: Gordana Šövegeš <gordana.soeveges@pokarh-mb.si>
Subject: prošnja za pomoč pri iskanju gradiva

Spoštovani!

Na OŠ Janka Ribiča Cezanjevci želi učenka pisati raziskovalno nalogo o življenju ruskih beguncev, ki so neke v letih med 1922 in 1924 gradili železniško progo Ormož - Ljutomer.

Le-ti so živeli v kraju Mekotnjak, kjer so imeli barakarsko naselje, o njih pa danes priča studenec, ki jim je služil kot vir pitne vode. Z iskanjem po Cobissu ne dobi nobenih ustreznih podatkov. Zanima naju, ali bi nam lahko kako pomagali, ali obstajajo kje kakšni dokumenti, zapisi o njih.

Že vnaprej hvala za pomoč.

Lepo vas pozdravljam.

Karmen Rauter, mentorica

RE: prošnja za pomoč pri iskanju gradiva



Od Gordana Šövegeš dne 2023-09-15 14:02

 Podrobnosti  Glave sporočil  Samo besedilo

Spoštovani!

Posvetovala sem se z našim knjižničarjem, Leopoldom Mikcem Avberškom, ki ima v naši čitalnici veliko stikov z raziskovalci. Dejal je, da so iskali tudi podobno gradivo za Ruše, saj je bilo tudi tam veliko ruskih ujetnikov in beguncev, vendar žal pri nas v arhivu nimamo nič oprijemljivega.

Morda povprašate kakšnega lokalnega zgodovinarja, morda gospoda Srečka Pavličiča, ki je bil zaposlen v Ljutomerski knjižnici? Ali pa v Železniškem muzeju v Ljubljani?

Pišite zgodovinarju Juriju Šteslu, ki je obdelal to progo za zbornik o pomurskih železnicah, ki je izšel pred leti (ta odgovor sem poslala v vednost tudi njemu).

Morda pogledate matične knjige smrti, če je v njih najdete vpis smrti kakšnega ruskega begunca. Knjige so objavljene do leta 1923 na spletni strani <https://data.matricula-online.eu/sl/slovenia/maribor/>, poiskati morate samo ustrezno župnijo. Če še niso objavljene, pa se pozanimajte na župnijah Ljutomer ali Križevci (oz. tam, kjer so ti begunci živeli).

Toliko zaenkrat!

Lep pozdrav,

Gordana Šövegeš Lipovšek, arhivska svetovalka
Pokrajinski arhiv Maribor
Glavni trg 7, SI-2000 Maribor
Tel: +386 (0)2 2285-031

prošnja za vpogled v arhivsko gradivo



Za skofjski.arhiv@nadskofija-maribor.si dne 2024-01-05 13:57

[Podrobnosti](#) [Glave sporočil](#) [Samo besedilo](#)

Spoštovani!

Devetošolka OŠ Janka Ribiča Cezanjevci, Zala Rauter, piše raziskovalno nalogo o ruskih ujetnikih, ki so bili pred stotimi leti kot delavci razporejeni na delovišče v Ljutomeru, Mekotnjaku, Žerovincih pri gradnji železniške proge Murska Sobota-Ljutomer-Ormož.

Poudarek njene naloge je na ljudskih zgodbah o ruskih ujetnikih, ki še danes živijo v lokalnem okolju med prebivalstvom. Za namene raziskovanja vljudno prosi za vpogled v knjige, kjer so vpisane smrti, poroke, krsti Župnije Ljutomer. Na vaši spletni strani je našla podatek, da obstaja dvojnik za vpise porok 1921-1938 ter dvojnik za vpise smrti 1912-1938.

Pri vpogledu bi zasledovala le morebitne vpise o ruskih ujetnikih, saj sta ji zgodovinarja (dr. Štesl, dr. Ratej) ter lokalni zgodovinar g. Pavličič predlagala, naj preveri tudi to.

Za Vaš odgovor in pomoč se Vam že vnaprej iskreno zahvaljuje.

V imenu učenke Vas tudi jaz pozdravljam.

Karmen Rauter, mentorica

OŠ Janka Ribiča Cezanjevci

Cezanjevci 39

9240 Ljutomer

prošnja za pomoč pri raziskovalni nalogi



Za mojca.horvat@pokarh-mb.si dne 2024-01-04 13:45

[Podrobnosti](#) [Glave sporočil](#) [Samo besedilo](#)

Spoštovana ga. Horvat!

Na vas se obračam s prošnjo za pomoč pri raziskovalni nalogi. Da navežem stik z vami, mi je priporočil g. Srečko Pavličič.

Učenka naše šole piše namreč raziskovalno nalogo o ruskih ujetnikih, ki so pred stotimi leti gradili železnico v Ljutomeru (Murska Sobota- Ljutomer-Ormož). Poudarek njene naloge je predvsem na kakršnih koli podatkih o njih. Osredotoča se na ljudske informatorje, ki skozi generacije prenašajo zgodbe o njih. Pri gradnji železnice so v vasi Mekotnjak imeli tudi svoje delovišče z začasnimi barakami, vodnim zajetjem, ki je danes kot turistična znamenitost (Ruski studenec).

Že pred časom sem se obrnila na vašo sodelavko in dobila namig, da kontaktiram go. Ratej ter g. Štesla. To sem tudi storila. Knjigo Ruski diptih (Ratej; dvojni umor Ganusov v Ljutomeru)) imam, tudi članke o gradnji železnice, a z učenko se nama zdi, da imava vseeno premalo podatkov o ruskih ujetnikih. G. Pavličič meni, da ste glede na vaše bogate izkušnje vi najverjetneje edini, ki veste, ali so kje kakšni dokumenti, ki bi jih učenka lahko pogledala in si z njimi pomagala.

Za pomoč se vam že vnaprej iskreno zahvaljujem in vas lepo pozdravljam.

Karmen Rauter, mentorica

From: Karmen Rauter <karmen.rauter@o-cezanjevci.si>
Sent: Thursday, January 18, 2024 1:22 PM
To: Mojca Horvat <mojca.horvat@pokarh-mb.si>
Subject: raziskovalna naloga - arhivsko gradivo

Spoštovani!

Se opravičujem, da se ponovno oglašam, ampak zanima me, ali ste mogoče našli kakšno arhivsko gradivo (tudi fotografije, zapisi), ki bi se nanašalo na gradnjo železniške proge pred stotimi leti (predvsem odsek Žerovinci, Mekotnjak). To je proga Murska Sobota-Ormož.

Učenka naše šole dela raziskovalno nalogo na to temo. Sicer je poudarek njene raziskovalne naloge na ustnem izročilu med prebivalstvom o tej gradnji, a vsakršno gradivo, ki še mogoče v literaturi ni objavljeno (tudi slike), je dobrodošlo.

Za pomoč že vnaprej iskrena hvala.

Lep pozdrav

Karmen Rauter, mentorica

OŠ Janka Ribiča Cezanjevci



Od Muzej SŽ dne 2024-01-30 08:42

[Podrobnosti](#) [Glave sporočil](#) [Samo besedilo](#)

Pozdravljeni!

Potrdujemo prejem e-sporočili. Bomo preverili in javili, kako lahko pomagamo.

Lep pozdrav
Andreja

Železniški muzej Slovenskih železnic



Od Jurij Štesl dne 2023-09-29 07:49

[Podrobnosti](#) [Glave sporočil](#) [Samo besedilo](#)

Spoštovana ga. Rauter!

Jaz vam odgovarjam na vaše vprašanje o ruskih beguncih, ki mi ga je Gordana preposlala.

O ruskih beguncih v okolici Ljutomera je pisala Mateja Ratej v knjigi z naslovom Ruski Diptih, ki je izšla leta 2014 pri založbi Modrijan. V tej knjigi je opisala primera dveh umorov, ki sta se zgodila v tej skupnosti. V tej knjigi je tudi uporabila arhivske vire iz PAM.

Ga. Ratej je sicer sodelovala pri širšem raziskovalnem projektu o ruskih beguncih, zato vam svetujem, da jo kontaktirajte in vam bo o tej temi zagotovo povedala več. Njen e-naslov je:

mateja.ratej@zrc-sazu.si

Lep pozdrav

Jurij Štesl



Od **Mateja Ratej** dne 2023-10-17 09:09

Podrobnosti Glave sporočil Samo besedilo

Pozdravljeni, življenje ruske emigracije po prvi vojni sem razen v omenjeni monografiji obravnavala še v nekaj razpravah, objavljenih v znanstvenih publikacijah (cobiss/sicris).

Z lepimi pozdravi. M. Ratej

Od: Karmen Rauter <karmen.rauter@o-cezanjevci.si>

Poslano: 1. februar 2024 13:04:43

Za: Citalnica ZAP

Zadeva: gradivo za raziskovalno - železnica Ormož-Murska Sobota 1922-24

Spoštovani!

Učenka naše šole piše raziskovalno nalogo o gradnji železnice Ormož-Ljutomer-Murska Sobota (1922-1924). Odprtje proge je bilo 22. 11. 1924. Poudarek je na odseku Žerovinci. Tu so si v kraju Mekotnjak ruski Vranglovci, ki so progo gradili, naredili začasna bivališča - barake. Šlo je za izjemno težaven del proge - usek, nasip, ovinek.

Učenka išče fotografijo, ki bi prikazovala gradnjo na tem odseku ali rusko barakarsko naselje ali fotografijo z odprtja proge, saj se je vlak takrat z gosti ustavil tudi v Žerovincih.

Zanima naju, ali kje kaj takega obstaja.

Za pomoč že vnaprej hvala.

Lep pozdrav

Karmen Rauter, mentorica

OŠ Janka Ribiča Cezanjevci

Re: gradivo za raziskovalno - železnica Ormož-Murska Sobota 1922-24



Od **Citalnica ZAP** dne 2024-02-05 08:39

Podrobnosti Glave sporočil Samo besedilo

Spoštovani,

pregledal sem naše arhivske fonde, a žal teh fotografij pri nas ne hranimo. Mogoče še poskusite preiskati kakšne časopise, kateri so izhajali v tistem obdobju. Lahko pa se tudi obrnete na:

[Pokrajinski muzej Ptuj Ormož - Oddelek v Ormožu](#)

<https://www.zelezniskimuzej.si/>

[Arhiv Republike Slovenije](#)

[Pokrajinski arhiv Maribor](#)

Upam da vam bo kaj v pomoč.

Lep pozdrav,

Rok Dajnko

čitalnica zgodovinskega arhiva na Ptuj

Vičava 5, 2250 Ptuj

telefon: (02) 787-97-43

Od: **Karmen Rauter** <karmen.rauter@o-cezanjevci.si>
Date: V pon., 22. jan. 2024 ob 13:12
Subject: 100-letnica odprtja železniške proge Ormož-Ljutomer-Murska Sobota - gradivo
To: <prleski.zeleznicar@gmail.com>

Spoštovani!

Na OŠ Janka Ribiča Cezanjevci piše devetošolka raziskovalno nalogo od gradnji in odprtju železniške proge Ormož-Ljutomer-Murska Sobota. Proga je bila odprta 22. 11. 1924. Nam najbližje gradbišče in postajališče je bilo v Mekotnjaku (nekoč Žerovinci). Zanima nas, ali hranite pri vas kakršnokoli gradivo, predvsem slike iz tega obdobja, ki bi bile povezane z deloviščem v Mekotnjaku/Žerovincih oz. Kačurah.

Za kakršnokoli informacijo se vam že vnaprej iskreno zahvaljujemo.

Karmen Rauter, mentorica

Cezanjevci 39

9240 Ljutomer

Od: **Društvo prleški železničar** <prleski.zeleznicar@gmail.com>
Date: pon., 22. jan. 2024, 20:02
Subject: Fwd: 100-letnica odprtja železniške proge Ormož-Ljutomer-Murska Sobota - gradivo
To: <karmen.rauter@o-cezanjevci.si>

Pozdravljeni,

Nas veseli, da bo napisano, raziskano, zbrano, predstavljeno ... še kaj o železnici - še posebej letos, ko je oklogla obletnica

Imamo kar nekaj gradiva oz. smo pred leti bili, kot društvo tudi založnik Zbornika [Pogled na zgodovino železnice Prlekiji in Prekmurju na prelomu modernizacije](#)

Franc Zemljič - 041 233 357

Zadeva:

Datum: 2024-02-07 10:00

Od: Tadeja Andrejek <tadeja.andrejek@guest.arnes.si>

Za: zala.rauter@o-cezanjevci.si

Pozdravljena Zala,

žal v samem Arhivu Republike Slovenije nisem našla nič o tvoji temi, saj so uredili škatle in je to, kar sem jaz pred leti videla, v neki drugi šk

Pošiljam ti pa naslednji link, ki govori o progii:

<https://www.dlib.si/stream/URN:NBN:SI:DOC-UHZQ214I/0b368e30-4939-4aa6-9028-2252acb5ede3/PDF>

Želim ti dosti veselja še naprej pri raziskovanju. In dobrodošla še kdaj k nam v muzej.

Lepo bodi,

Tadeja A.



Od Društvo prleški železničar dne 2024-02-17 17:01

Podrobnosti Glave sporočil Samo besedilo

Pozdravljeni,

Govoril sem z g. Mihael Bučar iz Muzej Južne železnice - <https://www.sentjur.si/objava/60051>

Pravi mi, da bi lahko imel kaj; če sporočite zanimanje, da bo poiskal.

Lahko pa ga pokličete na 051 311 074.

Lep pozdrav

FZemljjič

OŠ Janka Ribiča Cezanjevci

Cezanjevci 39

9240 Ljutomer

Cezanjevci, 9. 1. 2024

Upravna enota Ljutomer – arhiv

Vrazova ulica 1

9240 Ljutomer

VLOGA ZA VPOGLED V ARHIVSKE DOKUMENTE

Spoštovani!

Na vas se obračamo s prošnjo za vpogled v arhivske dokumente (poročne knjige, matične knjige). Učenka naše šole piše namreč raziskovalno nalogo o ruskih vojnih ujetnikih, ki so v letih 1920-1924 gradili železnico na progi Ormož-Ljutomer-Murska Sobota. Poudarek njene naloge je na zgodbah o njih, ki so med starejšimi prebivalci še zmeraj znane. Zanima jo predvsem, ali je kdo od teh ruskih ujetnikov tu ostal, se poročil, tukaj umrl itd., saj o tem piše v takratnem glasilu Murska straža in tudi lokalno prebivalstvo pozna zgodbe o tem.

Vljudno prosimo, da učenki za raziskovalne namene omogočite vpogled v arhivske dokumente.

S spoštovanjem

Ravnateljica: Brigita Hojnik

Karmen Rauter

OŠ Janka Ribiča Cezanjevci

Cezanjevci 39

9240 Ljutomer

Cezanjevci, 19. 2. 2024

Muzej Južne železnice Šentjur

g. Mihael Bučar

Kolodvorska ulica 2

3230 Šentjur

ZADEVA: Gradnja in odprtje proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota 1921–1924

Spoštovani g. Bučar!

Kot dogovorjeno v telefonskem pogovoru vam pišem glede raziskovalne naloge. Na OŠ Janka Ribiča Cezanjevci piše devetošolka raziskovalno nalogo o gradnji in odprtju železniške proge Ormož–Ljutomer–Murska Sobota. Proga je bila odprta 22. 11. 1924.

Nam najbližje gradbišče in postajališče je bilo v Mekotnjaku (nekoč Žerovinci). Zanima nas, ali hranite pri vas kakršnokoli gradivo, predvsem slike iz tega obdobja ali predmet, kar bi bilo povezano z deloviščem v Mekotnjaku/Žerovincih oz. Kačurah/Kačje grabe/potok Kostanjevica.

Tu so takrat potekala namreč najzahtevnejša dela, saj so ruski graditelji na plazovitem območju delali največji usek in nasip. V bližini so imeli celo svoje barake, kjer so zasilno prebivali, imeli so pekarno itd.

Učenka je že v Pomurskem muzeju pregledala vso arhivsko gradivo (predvsem dokumenti), ki ga je zbral Karel Rustja.

Za kakršnokoli informacijo se vam že vnaprej iskreno zahvaljujem.

S prijaznimi pozdravi

Karmen Rauter, mentorica (041 290 283)