

POMEN IN VLOGA ŽELEZNICE V ČASU VOJNE ZA SLOVENIJO

THE SIGNIFICANCE AND ROLE OF RAILWAYS DURING SLOVENIAN WAR OF INDEPENDENCE

FRANC ZEMLJIČ

Mag. Franc Zemljič je predsednik Društva za ohranjanje dediščine Prleški železničar. V času vojne leta 1991 je bil zaposlen na Slovenskih železnicah. S sodelovanjem na strokovnih posvetih skrbi za ohranjanje tradicije slovenskih železničarjev.

Ključne besede

Vojna za Slovenijo 1991, Slovenske železnice, Železniška postaja Ormož, železničarji.

Key words

Slovenian War of Independence 1991, Slovenian Railways, Ormož railway station, railway employees.

Povzetek

Slovenske železnice so imele v času vojne nalogo podpirati vojaško obrambo Slovenije in ovirati delovanje nasprotne strani, pa tudi ohranjati delovanje svoje redne dejavnosti, prevoza ljudi in blaga. Pomembnejši dogodki, in sicer intenzivni bojni spopadi med enotami TO in JLA v vojni za Slovenijo leta 1991 so potekali tudi v neposredni bližini železniških postaj. Zaposleni so se neposredno angažirali v obrambnih nalogah s postavljanjem ovir z vlakovnimi kompozicijami na železniških prehodih in omogočili uporabo železniške infrastrukture in sredstev zvez za potrebe TO. Ob tem je treba poudariti tudi vlogo železnice v času pred vojno in po njej, torej v treh različnih časovnih obdobjih;

- aktivnosti načrtovanja in priprave v mirnem času in času morebitnega izbruha,
- dogodki med vojno,
- aktivnosti za odpravo vojnih posledic.

Abstract

In wartime the Slovenian Railways had the task of upholding the military defence of Slovenia and disrupting the operations of the opposite side, as well as maintaining the continuity of their regular activities, i.e. the transportation of people and goods. Major events, specifically the intensive fighting between the units of the Territorial Defence and the YPA in the War of Independence of Slovenia in 1991, took place in the immediate vicinity of railway stations. Railway station employees immediately engaged in defence tasks by moving trains to block railway crossings and to allow the use of railway infrastructure and communications for the needs of the Territorial Defence.

In this context it is necessary to emphasize the role of the railways in three time periods, before and after the war:

- Planning of activities and preparation in peacetime and during a possible outbreak of war,
- Events in time of war, and
- Activities to eliminate the consequences of war.

Uvod

Železnica je v vojnem času zelo pomemben sistem z vidika transporta in komunikacij, njeni objekti pa imajo obrambno vlogo (železniški prehodi). Oboje, predvsem pa njeni objekti, so bili ob veliki izpostavljenosti, angažiranju in odgovornih odločitvah železničarjev odločilni za obrambo Slovenije leta 1991. Glede na neposredno bližino železniške postaje z območjem, kjer so potekali najpomembnejši dogodki, in sicer intenzivni bojni spopadi med enotami TO in JLA, se je vključenost železnice v vojno za Slovenijo še povečala. Ta vključenost je obsegala opravljanje del posebnega družbenega pomena, skrb za potnike na postaji in vlakih, skrb in odgovornost za blago v transportu, za osnovna sredstva, varnost zaposlenih, dokumentacije itn.

Železnica v Ormožu¹ in železničarji so bili posredno in neposredno vključeni v vojno za Slovenijo, kar potrjujejo številna pričevanja udeležencev bojev na ormoškem², fotografije³ in videoposnetki⁴ ter zapisi⁵. Oris kronologije dogodkov prikazuje zgodbo kot celoto.

Čas priprav na vojne razmere

Vsaka železniška postaja je imela v minulih 80. letih kot sestavni del za v času vojne izjemno pomembno državno infrastrukturo svoj obrambni načrt, ki je natančno določal postopke: evakuacijo, kako obvarovati osnovna sredstva, zveze in varnostne naprave. Na postajah so bile enote Civilne zaščite z opremo (zaščitne maske, prva pomoč za sanitetno enoto ...).

Priprave na družbeno tranzicijo so prinesle spremembe v obveznosti delovnih organizacij na področju obrambe v Republiki Sloveniji, kljub temu pa je ostal vpliv nekdanjih obrambnih dejavnosti. »O širših razmerah in burnih dogodkih v širši regiji smo imeli bolj malo informacij, zato smo o stanju lahko le sklepali. Od nadrejenih na Železnici v Mariboru nismo dobili informacij, ki bi nam pomagale razumeti celotno situacijo,« je povedal Viktor Stajnko, šef železniške postaje Ormož v času vojne leta 1991 o stanju v dneh pred vojno.

Nekaj namigov so železničarji dobili od varaždinskih novinarjev, še več pa se je dalo sklepati iz početja pripadnikov TO, ki so na območju železniške postaje zavzeli bojne položaje in na mostu začeli pripravljati barikado. »Vendar je bilo to zelo



Slika 1: Viktor Stajnko, šef železniške postaje Ormož v času vojne leta 1991
(Foto Štefan Hozyan)

1 Osrednja železniška postaja v Ormožu – postajna zgradba, skladišče, kretniške postojanke, proga proti Središču ob Dravi, Ljutomeru in Moškanjcem, železniški prehodi.

2 Viktor Stajnko, Jožef Cvetko, Janko Kolarič, mag. Jurij Ferme, Ivan Kuharič, Aleksander Štampar.

3 Štefan Hozyan.

4 Janko Korpar.

5 Mag. Jurij Ferme, Miran Fišer.

pozno, da bi postajo v Ormožu lahko pripravili za delo v vojnih razmerah,« je ocenil razmere na železniški postaji in možnosti za delovanje Viktor Stajnko, ki je od vodstva železniške organizacije pričakoval uradne informacije in predvsem usmeritve za ukrepanje v prihajajočih razmerah, čeprav so bile obrambne priprave velike, saj je bil v Mariboru štab za krizne razmere na železnici, s katerim so na začetku z železniške postaje Ormož imeli neposreden telefonski kontakt.

Vojni dogodki

»V času vojne sem bil ves čas na postaji. Zavedal sem se, da sem odgovoren za vse odločitve in s tem za življenje in delo na postaji. Naenkrat, bolj kot kadarkoli do takrat, me je zaskrbelo za ljudi, ki so bili zaposleni na postaji, prav tako sem se zavedal odgovornosti za osnovna sredstva na železniški postaji Ormož,« je svoj položaj neposredno pred spopadom opisal šef ormoške železniške postaje.



Slika 2: Železniška postaja Ormož v času vojne leta 1991 – posledice strelov z mostu na reki Dravi iz smeri Hrvaške
(foto: Štefan Hozyan)



Slika 3: Železniška postaja Ormož – posledice strelov na vratih in fasadi z mostu na reki Dravi iz smeri Hrvaške (foto: Štefan Hozyan)

Ne glede na neposredno bližino kraja spopada v Ormožu so na delo prihajali vsi zaposleni delavci železniške postaje. Za opravljanje del so morali biti prisotni: šef postaje, prometnik, kretniki, skladiščnik, blagajnik, čistilka in kurir. Za izvajanje najnujnejših ukrepov je šef postaje posebno pozornost namenjal zagotavljanju prisotnosti prometnikov (Zvonko Koter, Mirko Majč, Milutin Vujić, Danilo Zidarič in Franc Zlatnik) in kretnikov. »Vsak dan so bili na delovnih mestih drugi ljudje. Ko je prišlo do napada na Ormož, so bili v službi prometnik Mirko Majč, kretniki Benjamin Šalamon, Jožef Kosec in Ivan Blagovič, skladiščnik Ivan Zlatnik, blagajničarka Danica Marin in čistilka Lojzka Žnidarič,« je opisal⁶ kadrovsko zasedbo na železniški postaji Ormož na dan najintenzivnejših bojnih spopadov med enotami TO in JLA.

⁶ Intervju Viktorja Stajnika leta 2011 o dogodkih na železniški postaji Ormož v času vojne za Slovenijo, dodatne informacije iz intervjuja leta 2006.

Na območju postaje, na mostu čez Dravo, na hribu okrog vinske kleti, na hribu nad postajo, pri železniškem prehodu ... so bili pripadniki TO in milice⁷. Po neuspešnih pogajanjih med pripadniki JLA in komandirjem PM Ormož na ormoškem mostu so sledili preleti in kroženje vojaškega reaktivnega letala tik nad mostom in kroženje vojaškega helikopterja nad položaji TO. Iz letal so metali tiskane letake s pozivom za sodelovanje z JLA in opustitev oboroženega odpora ter grožnjo z odločnim oboroženim posredovanjem. Barikade na mostu so začeli s tanki fizično odstranjevati. Prišlo je do medsebojnega obstreljevanja s pehotnim orožjem. Sledile so grožnje JLA z jurišem pehote čez most, grožnje po megafonu o obstreljevanju z granatami in podobno⁸.

Pripadniki JLA so začeli s tanki obstreljevati barikado na ormoškem mostu, položaje ob barikadi in bližnjo okolico, in sicer objekte železniške postaje, Rezultati obstreljevanja so bili: prestreljena streha, strelske poškodbe na fasadi, prestreljen prometni urad, uničena okna na pisarni šefa postaje, prestreljena vrata na skladišču, poškodbe vhoda v skladišče in poškodbe na objektih nadzorništva SVP in EI na Varaždinski ulici 1⁹. Zadelo so tudi ormoški grad, ormoško klet in gostilno Grivec¹⁰. Zaposleni na železniški postaji Ormož so se organizirano umaknili v kritje za zgradbo železniške postaje. Pod vodstvom šefa postaje so pravočasno pripravili evakuacijo najpomembnejše dokumentacije železniške postaje, da je v spopadu ne bi uničili. V tem času so na železniški postaji Ormož ostali brez povezav z Mariborom, tako je šef postaje samostojno usklajeval aktivnosti s TO in drugimi nosilci obrambnih dejavnosti v Ormožu.

Tako kot večina udeležencev vojne je tudi Viktor Stajnko doživel vojno viхро kot neposredno grožnjo za lastno življenje, ob tem pa je nosil še breme odgovornosti za ljudi in poslovanje na ormoški postaji: »Kot šef postaje sem moral biti ves čas v službi, domov sem odšel za kakšno uro na dan po najnujnejših opravkih (hrana, osebna higiena, preobleka...). Domov (v Središče ob Dravi, op. avtorja) sem se vozil čez polja, ceste so bile neprevozne zaradi barikad. Zgodilo se je, da sem na svoji poti domov naletel na tankovsko enoto, takrat me je bilo zares strah,« je na kratko opisal Viktor Stajnko.

Uporaba osnovnih sredstev železnice za potrebe obrambe

Po zahtevi TO in milice¹¹ za blokado železniških prehodov z vlakovnimi kompozicijami je šef postaje Ormož Viktor Stajnko zahteval odobritev iz Maribora, vendar: »Naši so menili, da še ni možno izvajati zahtevanih ukrepov oviranja, ker še iz Ljubljane niso dobili potrditve. Ne glede na to sem ukazal uporabiti vlak za blokado prehoda. Lokomotive, ki so bile osnovna sredstva, smo umaknili pred uničenjem.«

Skladno z zahtevami so z vlakovnimi kompozicijami blokirali železniški prehod v Ormožu pred mostom čez Dravo, Pušencih, Veliki Nedelji in Središču.

Zahtevo za postavitve vlakovne kompozicije kot blokado na železniški prehod v Središču je strojevodja kategorično zavrnil, saj je bil po naglasu sodeč iz Jugoslavije. Šele ko sta mu miličnika zagrozila z orožjem, je zahtevo izpolnil¹². Za blokado v Središču smo se ves čas bali, da se bodo vagoni odpeli in oddrveli proti

⁷ Mag. Jurij Ferme, Ivan Kuharič, Viktor Stajnko.

⁸ Mag. Jurij Ferme.

⁹ Objekt nadzorništva Sekcije za vzdrževanje prog in elektroinštalacij na Varaždinski ulici 1 (SVP in EI).

¹⁰ Mag. Jurij Ferme, Ivan Kuharič.

¹¹ Mag. Jurij Ferme.

¹² Jožef Cvetko.

Čakovcu, kar bi lahko ogrožalo ljudi ob progi. Lokomotive so umaknili na skrivna mesta, kjer so po njihovem mnenju bila na varnem. Lokomotivo iz Pušencev so umaknili v gozdiček nad omenjenim preходом, kjer je ostala ves čas vojne, saj je bila dobro skrita. Ljudje, potrebni za premik lokomotive, so bili ves čas na lokomotivi in so se na predvideno časovno obdobje menjavali.



Slika 4: Vlak – barikada na železniškem cestnem prehodu v Ormožu

(foto: Štefan Hozyan)



Slika 5: Barikada v Ormožu – polno natovorjeni vagoni, okrepljeni s težkimi tovornjaki

(foto: Štefan Hozyan)



Slika 6: Vlak – barikada v Središču ob Dravi; JNA je prebila barikado, pregnala in zasedla milico in carino z mejnega prehoda (foto: Štefan Hozyan)

Ne glede na postavljeno blokado na železniškem prehodu v Središču je JLA brez težav prišla čez progo na drugem mestu, niže od železniškega prehoda, čez njive, na konec vlakovne kompozicije, ki jo je obvozila in močno poškodovala progo. Vlakovne kompozicije verjetno niso poskusili izriniti, ker so mislili, da je v tovarne vagonne nameščen eksploziv, čeprav so pred tem grozili, da bodo razstrelili vlak, če blokada ne bo odstranjena¹³. Kolona tankov je na poti iz Središča ob Dravi prebila oviro na železniškem prehodu v



Slika 7: Vlak – barikada na železniškem cestnem prehodu v Pušencih, ki jo je JLA prebila (foto: Štefan Hozyan)

¹³ Jožef Cvetko, mag. Jurij Ferme.

Pušencih, kjer so s tankom prevrnili dva vagona¹⁴.



Slika 8: Vagon po prodoru nasprotnika skozi Pušence (foto: Štefan Hozyan)

Uporaba sredstev zvez na železniški postaji za potrebe TO in milice

Komandir postaje milice Jurij Ferme je po telefonu z železniške postaje Ormož posredoval na štab UNZ Maribor zahtevo JLA za prečkanje mostu¹⁵. Poveljnik Prodanović, pripadnik JLA, je po osebju železniške postaje Središče, s katerim je komuniciral po internem telefonu iz čuvajnice,¹⁶ ob prehodu ceste čez železnico, neposredno ob platoju, kjer so kontrolirali promet po regionalni cesti Središče ob Dravi–Čakovec, zahteval, da se jim na njihovi točki zagotovita tekoča voda in telefon. Te zahteve so bile prenesene komandirju PM Ormož. Dne 2. 7. 1991, v dopoldanskem času, je prišlo do komunikacije med poveljnikom Prodanovićem in komandirjem PM Ormož. Komunikacija je potekala tako, da je uslužbenec¹⁷ železniške postaje v Središču ob Dravi združil slušalke internega telefona, ki ga je uporabljal poveljnik Prodanović v čuvajnici¹⁸ ob kontrolni točki, in poštnega telefona, na katerega je uslužbenec pred tem poklical komandirja PM Ormož¹⁹.

Sodelovanje železničarjev s pripadniki TO in milice ter obveščanje o dogodkih

Čeprav od nadrejenih na Železnici v Mariboru niso dobili informacij, ki bi nam pomagale razumeti celotno situacijo, predvsem pa bi potrebovali usmeritve za ukrepanje v prihajajočih razmerah, zaposleni na železniški postaji in pripadniki TO niso imeli težav. »TO smo dojemali kot glavni dejavnik, mi pa smo naredili vse, da bi jim pomagali,« je povedal Viktor Stajniko. Ko so železničarji imeli prekinjene zveze z nadrejenimi v Pragerskem in Mariboru, so se povezali s štabom TO v Ormožu, da bi izvedeli, kaj se dogaja. Informacije, ki so jih dobili od TO, so šteli za uradne. Z Občino in drugimi v Ormožu niso imeli povezav in

¹⁴ Aleksander Štampar.

¹⁵ Mag. Jurij Ferme.

¹⁶ Uradni železniški naziv objekta je Kretniška postojanka II.

¹⁷ Uslužbenec je bil prometnik železniške postaje Središče.

¹⁸ Uradni železniški naziv objekta je Kretniška postojanka II.

¹⁹ Mag. Jurij Ferme.

niso dobivali informacij. »Na postajo so prihajali neki Ljutomerčani, ki jih nisem poznal, glavni pa so bili Ormožani – Saško Štampar, Ivan Kuharič,« je poudaril Viktor Stajnko. Z oddelkom za obrambo v pripravi na vojno niso imeli stikov, »ko je šlo zares, so nas klicali, da bi postavljali barikade na prehodih,« je še povedal Viktor Stajnko.

Enote JLA so prihajale tudi iz Čakovca, o tankih proti Središču so ormoške železničarje obvestili kolegi iz Macinca. »To informacijo sem takoj prenesel na TO, ki je takoj zahtevala blokado prehoda v Pušencih,« je povedal Viktor Stajnko in dodaja: »Takoj ko so krenili iz vojašnice, so nas Hrvati obvestili. Dokler je obstajala telefonska linija, smo bili z varaždinsko postajo ves čas na zvezi. Hrvati so nam povedali sproti: koliko gre oklepnikov, tankov ... kam gredo, ali proti Ormožu.« Iz Varaždina so prišli novinarji, še preden je TO zjutraj zavzela položaje na postaji in mostu in preden je kolona tankov JLA prišla pred most. Nato so se novinarji hitro umaknili nazaj na hrvaško stran. Pozneje pa niso mogli več na našo stran, ker je bil most blokiran.

Neposredno dokumentiranje vojnih dogodkov in informiranje javnosti

Dogodke na ormoškem območju v času vojne za Slovenijo je neposredno dokumentiral Janko Korpar, zaposlen v ŽG – ŽTO (železniško gospodarstvo – železniška transportna organizacija) Ljubljana, TOZD (temeljna organizacija združenega dela) za elektroenergetiko, odsek za El Ormož. Snemal je s kamero VHS iz neposredne bližine ormoškega mostu, kjer je zaposlen. Najbolj pomemben posnetek je snemanje pogajanj med pripadniki JLA in komandirjem PM Ormož na ormoškem mostu. »Videokasete sem sproti dostavljal PM Ormož, ki je poskrbela za njihovo posredovanje na RTV v Ljubljano, v tujini so upoštevali kot resnične dogodke le posnetke amaterskih snemalcev,« je povedal Janko Korpar. Zunaj delovnega časa pa je dogodke snemal tudi drugod (Kog, Kajžar, Presika, Gornja Radgona ...). Njegovo gradivo je za informiranje javnosti pri rednih in izrednih poročilih o vojnih dogodkih uporabljala RTV Ljubljana, posnetke o dogodkih pa so predvajale tudi tuje televizije. V nadaljevanju Janko Korpar pove tudi: »Po končanih dogodkih sem bil gost v pogovorni oddaji Žarišče skupaj z drugimi amaterskimi snemalci iz Slovenije, ki smo izpostavljali svoja življenja s snemanjem dogodkov v neposredni bližini hudih spopadov in velikih nevarnosti.«

Ovire v železniškem prometu in vzpostavitev osnovnega stanja

Napori ormoških železničarjev so že četrty dan omogočili vzpostavitev prometa proti Ljubljani, proti Murski Soboti pa je bil promet še vedno zaprt. Tako so do Ormoža pripeljali potniški vlaki (zeleni vlak), naprej pa ne. Tovorni vlaki niso vozili 10 dni. Za vsak umik blokade železniške kompozicije z železniškega prehoda je bil v tistih razmerah zapleten tehnično-organizacijski postopek. Ko so pripadniki JLA v Pušencih odrinili vagone s tirov, je bilo treba najprej vzpostaviti železniški promet do Pušencev in do tja pripeljati dvigala za dvig vagonov. Ker to ni bilo mogoče, so železničarji prevrnjene vagone preprosto odrinili s tirov in tako omogočili najnujnejši promet. Ko so bojne razmere omogočile delo na progi, so ormoški železničarji začeli čistiti progo in po desetih dneh je bil omogočen promet proti Murski Soboti. Za izvedbo te naloge je bilo treba dvigniti prevrnjene vagone, opraviti pretovor blaga iz poškodovanih vagonov in skladno z varnostnimi predpisi in usmeritvami pregledati progo od Ormoža proti Ljutomeru. K blokadi pri Veliki Nedelji, kjer je

vlak stal več dni, je moralo priti tehnično osebje iz tehnično-vagonske službe, da bi izvedlo preizkus zavor in premik kompozicije v Moškanjce. Vsakokrat je bilo treba pregledati progo, saj niso vedeli, kakšne razmere so na progi. Ne glede na to, kako so se izpostavljali, je bilo treba zagotavljati varnost prometa.

Posledice vojnih razmer

Zaradi vojnega delovanja pripadnikov JLA in TO so bili železniški objekti poškodovani, in sicer prestreljena streha, strelske poškodbe na fasadi, prestreljen prometni urad, uničena okna na pisarni šefa postaje, prestreljena vrata na skladišču, poškodbe vhoda v skladišče, poškodbe na objektih nadzorništva SVP in EI itn. Na več mestih so bile na progi poškodbe, ki so jih povzročili tanki JLA z gosenicami. Poškodovanih je bilo več vagonov. Na železniški postaji Ormož so bile prekinjene telefonske povezave, edina zveza so bile interne povezave in zveza s Tovarno sladkorja Ormož, ki je bila namenjena povezavi s TO in milico. Te povezave so bile po šestih dneh vzpostavljene kot začasna rešitev. Tudi elektrike ni bilo več dni.

Prispevek železnice k dosežkom v vojnih razmerah

Zaposleni na ormoški železniški postaji so vojno za Slovenijo leta 1991 doživeli na prav poseben način, saj so se najpomembnejši dogodki te vojne zgodili v neposredni bližini in na območju postaje. Ne glede na intenzivnost bojnih spopadov med enotami TO in JLA so ormoški železničarji ostali na svojih delovnih mestih, poskrbeli za varnost zaposlenih in potnikov, ki so se znašli na vlakih in na območju železniške postaje. Zaščitili so najnujnejše naprave in dokumentacijo postaje, da jih v boju ne bi uničili. Pri tem so smiselno uporabili vse izkušnje, pridobljene pri obrambnem načrtovanju v preteklih letih, saj so bili v času vojne brez pravih povezav z odgovornimi na železnici in tudi z nosilci obrambnih nalog v občini Ormož. Ob vsem tem so se angažirali v obrambnih nalogah s postavljanjem ovir z vlakovnimi kompozicijami na železniških prehodih in omogočili uporabo železniške infrastrukture in sredstev zvez za potrebe TO. Ves čas so delavci železniške postaje Ormož pripadnike enot TO sprejemali z razumevanjem in jim pomagali v obrambnih nalogah.

Prispevek železničarjev je bil večji, kot so bile z zakonom in pravili delovanja predpisane dolžnosti. Na delovnih mestih so vztrajali ne glede na nevarnost in zagotavljali varnost v prometu, ko pa je promet obmiroval, so se angažirali pri postavljanju blokad in barikad z vagoni ter evakuirali vozni park na skrivne lokacije. OZVVS Ormož je ovrednotil prispevek železničarjev, posebej tedanjega šefa železniške postaje Viktorja Stajnka, ki je imel pri tem najpomembnejšo vlogo, in zato leta 2007 pripravil razstavo.

Slovenske železnice so imele v času vojne nalogo podpirati vojaško obrambo Slovenije in ovirati delovanje nasprotni strani, pa tudi ohranjati delovanje svoje redne dejavnosti, prevoza ljudi in blaga. Zaradi neposredne bližine železniške postaje Ormož, kjer so potekali najpomembnejši dogodki, in sicer intenzivni bojni spopadi med enotami TO in JLA v vojni za Slovenijo leta 1991 na ormoškem območju, so zaposleni na železniški postaji Ormož ta čas doživeli na prav poseben način. Tako je bila njihova vključenost v dogodke vojne za Slovenijo posredna. Neposredno pa so se angažirali v obrambnih nalogah s postavljanjem ovir, in sicer vlakovnih kompozicij na železniških prehodih, in omogočili uporabo železniške infrastrukture in sredstev zvez za potrebe TO, čeprav so bili brez pravih povezav z odgovornimi na železnici in z nosilci obrambnih nalog v občini Ormož.

Literatura in viri

- Cvetko, Jožef, 2008: Kratek opis mojih vtisov in dogajanj ob osamosvojitveni vojni za Slovenijo, Ormoško območje v času osamosvojitvene vojne leta 1991, Ormož na barikadah leta 1991, Muzej Ormož, str. 58–64.
- Ferme, mag. Jurij, 1992: Okrogla miza ob 1. obletnici vojne, ZRVS Ormož.
- Ferme, mag. Jurij, 2004: Povzetek gradiv postaje milice Ormož o osamosvojitvenem procesu in vojnih dogodkih v občini Ormož v letu 1991, Zgodovinski zapisi št. 1, Ormož, str. 62–68.
- Fišer, Miran, 2007: Nekaj utrinkov z železniške postaje Ormož v času vojne za Slovenijo, Zgodovinski zapisi št. 1, Ormož, str. 114–118.
- Fišer, Miran, 2007: Prispevek k zgodovini območnega združenja veteranov vojne za Slovenijo Ormož, Zgodovinski zapisi št. 1, Ormož, str. 123–136.
- Fišer, Miran, Zemljič, Franc, 2006: Intervju Viktorja Stajnka o dogodkih.
- Kolarič, Janko, 2008: Nepozabni dnevi, Ormoško območje v času osamosvojitvene vojne leta 1991, Ormož na barikadah leta 1991, Muzej Ormož, str. 56–58.
- Korpič, Nevenka, 2008: Ormoško območje v času osamosvojitvene vojne leta 1991, Ormož na barikadah leta 1991, Muzej Ormož.
- Kuharič, Ivan, 1992: Dogodki na mostu, okrogla miza ob 1. obletnici vojne, ZRVS Ormož.
- Štampar, Aleksander, 1992: Uvodna razmišljanja, okrogla miza ob 1. obletnici vojne, ZRVS Ormož.
- Zemljič, Franc, 2011: Intervju Viktorja Stajnka o dogodkih na železniški postaji Ormož v času vojne za Slovenijo.
- Zemljič, Franc, 2011: Intervju Janka Korparja o dokumentiranju dogodkov v času vojne za Slovenijo.