

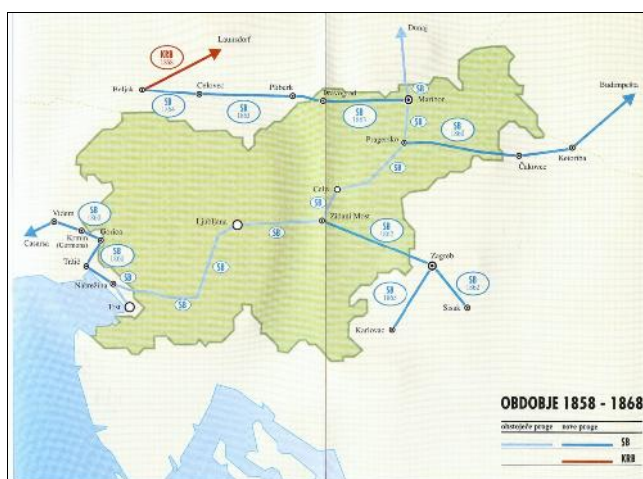
Mag. Franc Zemljič*

ALI SE ŽELEZNICA ZA PRLEKIJO IN PREKMURJE ZAČNE ŠELE NA PRAGERSKEM!?

Avtor v prispevku uvodoma na kratko predstavi zgodovinski razvoj železnice na območju Prlekije in Prekmurja, ki se je v Ormožu začela z odprtjem proge leta 1860. Popelje nas skozi opremo prog in postaj, naniza njihove karakteristike in stanje ter spregovori o načrtovanem razvoju železnice v prihodnjih letih.

Uvodno pojasnilo

Mnogo je bilo že napisanega o železnici na ormoškem območju ter v bližnji in daljni okolici ter o vsem, kar je s to prometno vejo neposredno povezano. Pisci so največ pisali o pobudah zanj, o odločitvah gradnje, načrtovanju gradnje, o sami gradnji itd., vse do odprtja prog in uporabe za potniški in tovorni promet.



Karta 1: Izgradnja železniške proge v letih 1858–1868.

Vir: <http://www.vlaki.net>

Avtorji Jože Jenko¹, Ivan Mohorič², Anton Ratiznojnik³ in drugi si zaslužijo vso pohvalo za objavljene vsebine. Skoraj bi lahko pomislil, da se o zgodovini železnice ne da nič več napisati. Prav glede na izrek Samuelsona: »Če je železniški sistem vreden, da ga zgradijo, je tudi vreden, da ga dobro uporabijo«, je bilo treba sleherno reč v času uporabe železnice strniti za potrebne dograditve, obnove,

posodobitve itd. In tako se je proces pobud, odločitev, načrtovanja in same gradnje nenehno pojavljal in se bo odvijal še vnaprej.

Za opis sprememb v preteklosti so mi služili napisani ali izpovedani dogodki, od leta 1990 naprej pa lasten spomin kot državljanu tega območja, obenem pa tudi kot železničarju iz sodelovanja pri aktivnostih za pobude in načrtovanje ter pri izvedbi rekonstrukcij.

Kam so lahko Ormožani v preteklosti potovali

Zgodovina železnice v Ormožu se je začela leta 1860 (odprtje proge je bilo 24. marca), ko je bila dokončana enotirna proga Pragersko–Ptuj–Ormož–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža; prevzeta od »Cesarja Ferdinanda – Orientalne železnice«. Ta povezava je omogočala potovanja na Dunaj in dalje po Avstro–Ogrski ter v Trst in naprej po današnjem ozemlju Italije.

Leta 1861 je železniška proga v nadaljevanju mimo Blatnega jezera dosegla Budimpešto, tako da je tudi ogrska prestolnica dobila železniško povezavo z morjem, Ormožani pa povezavo s sedanjo Madžarsko.

Južna železnica se je razvijala tudi z gradnjo enotirne proge leta 1862 s "Hrvaško državno železnico" – Zidani Most–Zagreb–Sisak.

V naši neposredni bližini, v Ljutomeru, so leta 1890 (odprtje proge je bilo 16. oktobra) dobili železniško povezavo z Radgono (Radkensburg čez sedanjo mejo). Proga je imela povezavo do Špilja (zgrajena že leta 1885), ki je v nadaljevanju vodila na Dunaj. Leta 1945 je bil porušen železniški most čez reko Muro med obema Radgonoma, zato je bil za stalno prekinjen železniški promet do Radkensburga, Špilja in Dunaja. Ukinitve javnega prometa na progi Ljutomer–Gornja Radgona je bila 31. decembra 1967 in se sedaj uporablja le še za dostavni tovorni promet.

Leta 1907 (odprtje proge je bilo 26. junija) se je železniška povezava zopet približevala Ormožu in sicer s sedanje Madžarske preko mejne postaje Hodoš do Murske Sobote. Na žalost je bila 31. maja 1968 oz. 1. junija 1968 ta povezava ukinjena in proga odstranjena (povezava do postaje Puconci je obratovala le za tovarne namene). Povezava je bila ponovno predana v uporabo 16. maja 2001.

* Mag. Franc Zemljič, Pavlovski Vrh 40a, 2259 Ivanjkovci (zaposlen na Slovenskih železnicah).

¹ Jenko, Železnice med Muro in Dravo.

² Mohorič, Uporaba železniških signalno varnostnih naprav.

³ Ratiznojnik, »Tako otvarjamo prleško železnico«!



Karta 2: Železniške povezave. Vir: <http://www.vlaki.net>.

454 t Spielfeld-Straß — Radkersburg — Friedau														Alle Züge 2. 3. Klasse					
		6.12		14.22		20.40		ob		Graz Hbf 453.....		an		9.12		13.17		22.17	
		1.10		15.00		20.07		an		Marburg (Drav) Hbf 453.....		an		8.13		13.49		22.29	
		3541	3543	3549	3551	km		Zug Nr		3540	3542	3544	3550						
		7.35	15.45	22.03	23.00	0.00		ob		Spielfeld-Straß.....		an		7.22	12.17			20.35	
		8.05	16.03	22.14	22.17	4.9		ob		Schworza (Mur).....		an		7.11	12.06			20.24	
		7.13	16.03	22.22	22.22	7.9		ob		Waltersfeld (Mur).....		an		7.03	11.56			20.16	
		8.24	16.15	22.32	22.32	11.7		ob		Mureck.....		an		6.54	11.49			20.07	
		8.31	16.21	22.38	22.38	14.3		ob		Gosdorf.....		an		6.43	11.42			19.54	
		8.36	16.29	22.46	22.46	17.6		ob		Diersdorf.....		an		6.35	11.34			19.46	
		8.43	16.35	22.52	22.52	20.0		ob		Weixplbaum.....		an		6.29	11.25			19.40	
		8.50	16.41	22.58	22.58	22.5		ob		Punka.....		an		6.22	11.22			19.34	
		8.59	16.50	23.07	23.07	26.3		ob		Halbenrain.....		an		6.13	11.13			19.25	
		9.08	16.59	23.16	23.16	30.7		an		Radkersburg.....		an		6.03	11.03			19.15	
		5.10	9.18	17.20	23.26	33.4		an		Oberradkersburg.....		an		5.53	9.32	13.13	19.08		
		5.17	9.24	17.28	23.33	39.0		an		Bad Raden.....		an		5.47	9.27	13.07	18.57		
		5.35	9.38	17.42	23.45	43.7		an		Eichmairdorf.....		an		5.33	9.08	12.53	18.45		
		5.45	9.47	17.51	23.55	46.8		an		Wolfau (Stmk).....		an		5.23	8.56	12.40	18.34		
		5.54	9.54	18.00	0.04	51.5		an		Kreuzdorf.....		an		5.14	8.47	12.31	18.25		
		6.05	10.05	18.16	0.14	56.2		an		Luttenberg.....		an		5.04	8.37	12.20	18.15		
		6.21	10.16	18.30	0.24	57.4		an		Luttenberg Stadt.....		an		4.53	8.26	12.10	18.04		
		6.26	10.20	18.34	0.28	63.6		an		Kranichsberg.....		an			8.20	12.02	17.56		
		6.42	10.34	18.48	0.36	68.5		an		Teichhausen.....		an			8.07	11.45	17.43		
		6.55	10.45	18.59	0.48	72.5		an		Pölsdorf (Stmk).....		an			7.46	11.27	17.22		
		7.04	10.54	19.09	0.55	77.1		an		Puschendorf (Stmk).....		an			7.40	11.21	17.16		
		7.10	10.59	19.14	0.59	79.5		an		Friedau 454 u.....		an			7.34	11.15	17.10		
		7.16	11.05	19.20	1.05														

Slika 1: Vozni red za potniške vlake na relaciji Špilje–Radgona–Ormož v letu 1944/45. Deutsches Kursbuch – Jahresfahrplan 1944/45 – Teil 5 (KBS 401–463), 454t Spielfeld–Straß–Radkersburg–Friedau. Vir: <http://www.pkjs.de>.

Neposredno železniško povezavo pa so Ormož in Ormožani ponovno le dočakali leta 1924 (odprtje proge je bilo 22. novembra) s progo Ormož–Murska Sobota. Tako so lahko po krajših poteh potovali v Avstrijo preko Radgone, na Madžarsko pa preko Murske Sobote in Hodoša.

Oprema prog in postaj

Takrat so bile proge zgrajene za majhne hitrosti – do največ 40 km/h in majhno osno obremenitev – do 12 ton na os. Vozilo je malo vlakov, lahkkih z majhnimi parnimi lokomotivami in z malo vagoni.

Na postajah so se parne lokomotive opremljale z vodo iz stolpov za vodo, zgrajenih in postavljenih med tiri na postajah, še prej pa iz vodnjakov z leseno črpalko.

Postaje so bile opremljene s skromnimi signalno-varnostnimi in telekomunikacijskimi napravami, saj je sprva vozilo malo vlakov z nizkimi hitrostmi in je to zadostovalo. Le malokje je bil vgrajen signal za zavarovanje postaje. Za sporazumevanje jim je služil brzojav. Če pa ni bilo brzojava ali le-ta ni deloval, je bil postopek vožnje vlakov takšen: nasprotni vlak je odpeljal, ko sta strojevodja in sprevodnik prihajajočega vlaka predala obvestila, da lahko odpelje.



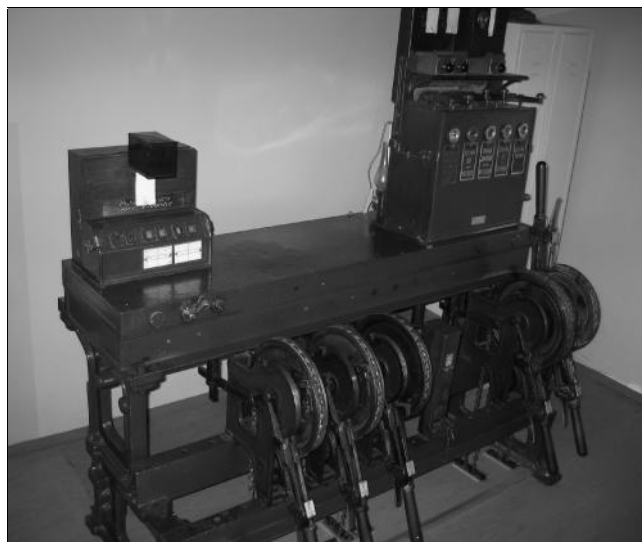
Slika 2: Telefon v kretniški postojanki II. na B strani postaje Središče, interno sporazumevanje na postaji med kretnikom in prometnikom.

Foto: Franc Zemljič, Središče, 12. 8. 2008.

Postaje so imele minimalno število tirov in postajno zgradbo, kjer sta bila postajenačelnik (sedaj šef postaje) in prometnik. Na manjših postajah je bil zraven še kretnik, ki je prestavljal kretnice pri križanju dveh vlakov na postaji ali pri premiku. Takšne postaje so imele mehanske naprave.

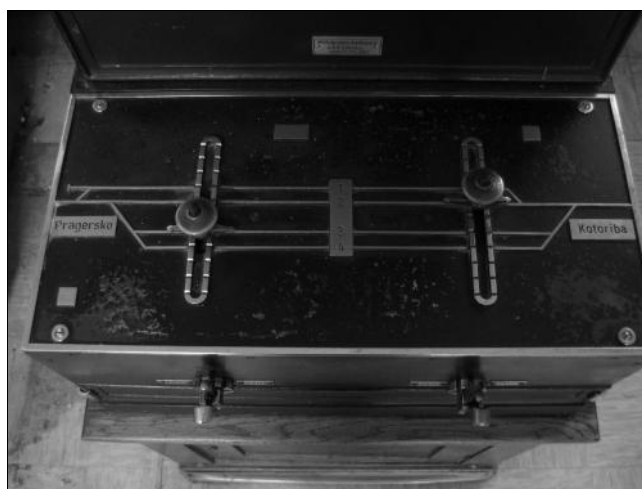
Na večji postaji sta bila navadno dva kretnika, vsak na eni strani postaje v svojih stavbah, imenovanih kretniška postojanka. Delovanje naprav na takšnih postajah je moralo biti zaradi zagotavljanja varnosti že elektromehansko.

Na postajah je bilo zaposleno še drugo osebje, in sicer: skladiščnik, blagajnik, čistilka, kurir – avizer, transportni delavci itd. Vsem pa je bil nadrejen šef postaje. Sčasoma so posodabljali postajne naprave in obseg prometa je bil takšen, da so lahko na nekaterih postajah zmanjšali število zaposlenih oz. da je bila postaja ponoči nezasedena. Takšno usodo je imela tudi postaja Ivanjkovci, pozneje tudi takšno, da so jo leta 1991 (2. junij) dokončno zaprli. Postaja Ivanjkovci je bila ponovno vzpostavljena za odvijanje prometa (križanje in prehitevanje vlakov v letu 2007 (17. december 2007)).



Slika 3: Signalno-varnostna naprava (kretniški blok kretniške postojanke II. na B strani postaje Središče) za prestavljanje kretnic, postavljanje signalov in odvisnost s prometniškim blokom.

Foto: Franc Krnjak, Središče, 2. 10. 2008.



Slika 4: Signalno-varnostna naprava (prometniški blok na postaji Središče). Prikaz tirov. Prometnik mora za vožnjo vlaka (uvoz, izvoz ali prevoz) prestaviti signalna palca na ustrezen tir, po katerem bo peljal vlak.

Foto: Franc Krnjak, Središče, 2. 10. 2008.

Na postajah, kjer ni več zaposlenih delavcev, ne samo da ni »življenja«, ampak jih tudi prej začne načenjati zob časa, prej začnejo propadati. Nekontrolirano se lahko zbirajo predvsem mladi, ki velikokrat povzročijo tudi kakšno materialno škodo. Včasih je imel na postaji službeno stanovanje šef postaje, morda tudi nekaj drugih zaposlenih na tej postaji. Tako so lahko v izrednih razmerah hitro prišli v službo.

S povečanjem števila vlakov in prometa na cestah se je od opozorilnikov na progi pred nivojskimi prehodi, pred katerimi so morali strojevodje piskati, prešlo na zavarovanje nivojskih prehodov z ročnimi zapornicami, ki so jih zapirali zaporničarji, na

postajah pa lahko tudi kretniki. Zaporničarji so bili v čuvajnicah ob progi ali na postajališčih in zraven zapiranja/odpiranja zapornic so prodajali še vozovnice za vlak. Večinoma so takšne čuvajnice s posodobitvijo nivojskih prehodov tudi izločili iz lastništva železnic.



Slika 5: Razpočnika s škatlo, v kateri so se hranili. Na železnici se več ne uporabljajo. Razpočniki so se v izjemnih primerih, ko je bilo treba ustaviti vlak, postavili na tračnico. Zaradi vsebine z razstrelivom je prišlo do poka, kar je za strojevodjo pomenilo, da se mora ustaviti.

Foto: Franc Krnjak, Središče, 2. 10. 2008.



Slika 6: Kretniška postojanka II. na B strani postaje Središče, kjer opravlja svoje delo kretnik.

Foto: Franc Zemljič, Središče, 12. 8. 2008.

Sčasoma so zaradi potreb potnikov nastajala nova postajališča (Šikole, Zamušani, Grlava, Frankovci ...). Imena postaj pa so se tudi večkrat spreminjala; v času vojne so imela nemška imena. Ime postaje ali postajališča so praviloma določili pri projektiranju proge, poistovetene z imenom mesta ali kraja oz. katastrske občine, na kateri je bila postaja ali postajališče. Lokalni veljaki so se včasih iz različnih razlogov potegovali, večinoma iz lastnih političnih, za preimenovanje imen postaj (Križevci v Križevci – Boreci, Slatina Radenci v Radenci, Žerovinci v Mekotnjak, Beltinci v Lipovci ...).



Slika 7: Uslužbenka železnic gospa Tilčka Zidarič¹ kot zaporničarka in prodajalka voznih kart na čuvajnici – postajališču Pavlovci. Čuvajnice so bile označene s številkami (na sliki št. 4, kar pomeni, da se je omenjena čuvajnica v km legi 4,00 km).

Fotografijo hrani: Tilčka Zidarič.



Slika 8: Zapornice na postaji Središče, zapira jih zaporničar.

Foto: Franc Krnjak, Središče, 2. 10. 2008.

¹ Tilčka Zidarič, rojena leta 1929, takrat stanujoča na postaji Pavlovci, sedaj stanuje v Pušencih, št. 22, 2270 Ormož.



Slika 9: Prometnik Franjo Kocjan (prvi z leve), domačin iz Mihalovcev, kasneje ravnatelj ŽPŠ Maribor, in kretnik Janez Meško na železniški postaji Ivanjkovci, junij 1954. Fotografijo hrani: Mihael Bučar, Muzej južne železnice Šentjur.



Slika 10: Kolektiv železniške postaje Gornja Radgona, 1. 5. 1954. Tretji z desne je Franjo Kocjan. Fotografijo hrani: Mihael Bučar, Muzej južne železnice Šentjur.



Slika 11: Mehanizem za zapornice na postaji Središče. Foto: Franc Krnjak, Središče 2. 10. 2008.

Nekatere postaje so se tudi ukinile (Bučočovci, Hrastje Mota ...).

Karakteristike proge do leta 2007

Odsek proge	Dolžina proge	Kategorija proge ²	Max hitr.	Prepustna moč proge	Št. vlakov	Št. NPr ³
Pragersko – Ormož	40,3 km	C3; 20 t/os, 7,2 t/m	100	55	50	36
Ormož – M. Sobota	38,5 km	C3; 20 t/os, 7,2 t/m	80	34	40	54
M. Sobota – Hodoš	29,8 km	D4; 22,5 t/os, 8,0 t/m	100	34	34	13
Skupaj	108,6 km	-	-	-	-	103
Ormož – Sr.ob Dravi	9,5 km	C3; 20 t/os, 7,2 t/m	100	55	26	10
Sr. ob Dravi – Čakovec	11 km	C3; 20 t/os, 7,2 t/m	100	55	14+10 ⁴	1 + 5 ⁵
Skupaj	20,5 km	-	-	-	-	16
Ljutomer – G. Radgona	22,7 oz. 23,05 km ⁶	C2; 20 t/os, 6,4 t/m	60	15	2	48
Čakovec – drž. meja – Lendava	17,4 + 4,6 km ⁷	B2; 18 t/os, 6,4 t/m	40	10	2+12 ⁸	16 ⁹ +4

Tabela 1: Dolžina in kategorija proge. Vir: Slovenske železnice, 2007.

² Kategorija proge pomeni, kolikšna je lahko obremenitev v tonah na eno os vagona/vozila in na tekoči meter. Dvoosni vagon je lahko skupaj s tovorom največ težak 45 ton, včasih samo 24 ton. Za štiriosni vagon to pomeni maksimalno 90 ton skupaj s tovorom, tj. cca. 75 ton tovora.

³ NPr – nivojski prehodi. Vključeni so vsi nivojski prehodi, zavarovani z zapornicami in z andrejevim križem.

⁴ Vlaki, ki vozijo na relaciji Čakovec–Macinec (HŽ).

⁵ Nivojski prehodi na območju hrvaških železnic.

⁶ Do postaje je 22,7 km, 23,05 km pa do konca proge.

⁷ Skupna dolžina proge je 22,0 km. Po slovenskem ozemlju poteka 4,6 km proge.

⁸ Maloobmejni vlaki, ki vozijo iz Čakovca le do postajališča HŽ – Mursko Središče.

⁹ Nivojski prehodi na območju hrvaških železnic.



Karta 3: Shema poteka prog in razporeditev postaj in postajališč. Na progi Čakovec–Lendava niso navedena vsa postajališča. Razporeditev je naslednja: Čakovec, Čakovec Buzovec, Novo selo Rok, Vratišinec, Mursko Središče, državna meja, Lendava.

Vir: Prometni inštitut Ljubljana, 2008.

Opis stanja prog

Remonti na odseku proge Pragersko–Ormož–Središče–državna meja so se izvajali med letom 1978 in 1981 (brez tampona). Tirnice so sistema S49¹⁰, pritrdilni pribor je »K«¹¹ in SKL-2¹², pragi so leseni. Remonti na postajah, razen postaje Središče, so bili izvedeni v letih 2007–2008 s tirnicami sistema UIC 60. Zamenjane so tudi vse kretnice, prav tako sistema UIC 60.

Število nivojskih prehodov je 36, od tega je 16 zavarovanih (dvakrat mehanske zapornice, enkrat cestni svetlobni signal, trinajstkrat avtomatske zapornice), 20 nivojskih prehodov je samo označenih z andrejevim križem.

Odsek proge M. Sobota–Hodoš, d. m. je bil obnovljen oziroma na novo zgrajen v letu 2001 kot tir s tamponom, z novo gramozno gredo, betonskimi pragi in s tirnicami UIC 60¹³. Proga je zgrajena za kategorijo D4 in hitrost do 120 km/h, vendar je

trenutno dovoljena hitrost le 80 km/h zaradi nedokončanih del na SV napravah.

Km lega	Ime službenega mesta	Vrsta službenega mesta
0,00	Pragersko	Postaja
3,1	Šikole	Postajališče
5,2	Cirkovce	Postajališče
6,5	Cirkovce polje ¹⁴	Izogibališče oz. nova postaja
8,8	Strnišče	Postajališče
11,1	Kidričevo	Postaja
15,3	Hajdina	Postajališče
18,1	Ptuj	Postaja
26,5	Moškanjci	Postaja
29,0	Zamušani	Postajališče
31,4	Osluševci	Postajališče
33,5	Cvetkovci ¹⁵	Izogibališče oz. nova postaja
35,8	Velika Nedelja	Postajališče
40,3	Ormož	Postaja
43,5	Frankovci	Postajališče
45,9	Obrež	Postajališče
49,8	Središče	Postaja
51,9	državna meja	-
53,5	Macinec	Postajališče HŽ
57,5	Djunkovec	Postajališče HŽ
60,8	Čakovec	Postaja HŽ

Tabela 2: Službena mesta Pragersko–Čakovec.

Vir: Slovenske železnice, 2007.

Odsek proge Ormož–Murska Sobota je obnovljen – izveden je remont brez tampona in obnove spodnjega ustroja z vgraditvijo novega tolčenca, lesenih pragov, tirnic S49 in pritrditve K v letih 1985–1989 s tem, da so na odseku Grlava–Murska Sobota vgrajene prejšnje tirnice S49. V letu 2001 so obnovljeni odseki p. Ivanjkovci in p. Ljutomer, in sicer glavni prevozní tiri s tamponom, z novo gramozno gredo, s tirnicami UIC 60, pritrditvijo pandrol na lesenih prarih, ter odsek Mekotnjak od km 13+500 do 15+000 kot tir s

¹⁰ Sistem (tip) tirnic S49 pomeni, da je en tekoči meter tirnice težek 49 kg. Pred tem so bile tudi tipa S45 (45 kg/m) in S33 (33 kg/m).

¹¹ Pomeni sistem pritrditve tirnice na prag; K – trda nemška pritrditev.

¹² Pomeni sistem pritrditve tirnice na prag; SKL – vzmetna elastična pritrditev.

¹³ Sistem (tip) tirnic UIC 60, pomeni da je en tekoči meter tirnice težek 60 kg.

¹⁴ Nova postaja, zgrajena v letih 2007–2008, namenjena samo za križanje vlakov, eventualno tudi prehitenje vlakov, ni namenjeno za potniški promet; uporabljati se bo začela lahko šele v letu 2009, ko bo končan Projekt B.

¹⁵ Nova postaja, zgrajena v letih 2007–2008, namenjena samo za križanje vlakov, eventualno tudi prehitenje vlakov, ni namenjeno za potniški promet; uporabljati se bo začela lahko šele v letu 2009, ko bo končan Projekt B.

tamponom, z novo gramozno gredo, s tirnicami S49 in K pritrditvijo na lesenih pragih. Prav tako so zamenjane posamezne kretnice na postaji Murska Sobota. Nujno je treba izvesti sanacijo nasipa proge v km 9+800 do 10+100, kjer je počasna vožnja – 30 km/h.

Za ureditev odseka proge Ormož–M. Sobota kot glavne proge s hitrostjo do 120 km/h in kategorije D4 pa je potrebna obnova spodnjega in zgornjega ustroja na tem odseku.

Na odseku proge Ormož–Puconci predstavljajo veliko nevarnost za cestni oz. železniški promet tudi NPr z andrejevimi križi, ki jih je kar 45 od skupno 54 vseh nivojskih prehodov.

Km lega	Prometno mesto	Vrsta prometnega mesta
0,0	Ormož	postaja
2,5	Pušenci	postajališče
4,5	Pavlovci	postajališče
8,6	Ivanjkovci	nezasedena postaja
13,5	Mekotnjak (Žerovinci)	postajališče
19,7	Ljutomer mesto	postajališče
20,9	Ljutomer	postaja
25,0	Grlava	postajališče
27,0	Veržej	postajališče
33,1	Lipovci (Beltinci)	postaja
38,5	Murska Sobota	postaja
43,9	Puconci	postajališče
51,5	Dankovci	nezasedena postaja
53,1	Mačkovci	postajališče
59,1	Gornji Petrovci	postajališče
64,7	Šalovci	postajališče
68,3	Hodoš	postaja
69,2	Državna meja	-

Tabela 3: Prometna mesta Ormož–Murska Sobota–Ormož.
Vir: Slovenske železnice, 2007.

Km lega	Prometno mesto	Vrsta prometnega mesta
0,0	Ljutomer	postaja
4,7	Križevci-Boreci	nakladališče
17,2	Radenci	nakladališče
22,7	Gornja Radgona	nakladališče
23,05	konec proge	-

Tabela 4: Prometna mesta Ljutomer–Gornja Radgona.
Vir: Slovenske železnice, 2007.



Slika 12: Likovni uvozni signal na postaji Središče »A« - Ormož.

Foto: Franc Krnjak, Središče, 2. 10. 2008.

Remonti na odseku Ljutomer–Gornja Radgona so bili izvajani v letih 1984–1992. Tirnice so sistema S45 in S49 (starorabne), pritrdilni pribor je mešan, največ »K«, pragovi so leseni in betonski – starorabni. Proga je remontirana za hitrost 60 km/h. Spodnji ustroj je problematičen zaradi preozkih nasipov in zemljišč, zaradi tega nastaja problem odvodnih jarkov. Problem predstavljajo tudi veliko število nivojskih prehodov in neobnovljeni prepusti (odprti prepusti brez gram. grede).

Delni remont na progi (Čakovec) – drž. meja – Lendava je bil izveden v letih od 1970–1971 s starorabnim materialom SIS S45¹⁶, starimi betonskimi pragovi (ŽTP Zagreb) in neustrezno gredo iz rizlja. Odsek nima neposredne povezave z omrežjem Slovenskih železnic, zato se proga vzdržuje in meri le ročno.

Zaradi prevozov izrednih pošilk – prekoračitev osne teže (Nafta–Lendava) – sta bistveno poslabšana stabilnost in višinski odnos tira, posebej zaradi stanja zg. ustroja in nezmožnosti strojne regulacije proge. Nujna je sanacija proge in postajnih tirov p. Lendava.

¹⁶ Pomeni sistem pritrditve tirnice na prag; SIS – vzmetna elastična pritrditev.

Km lega	prometno mesto	Vrsta prometnega mesta
0,0	Čakovec (HŽ)	postaja HŽ
1,9	Čakovec Buzovec	postajališče HŽ
7,3	Novo selo Rok	postajališče HŽ
12,5	Vratišinec	postajališče HŽ
16,6	Mursko Središče	postajališče HŽ
17,4	državna meja	-
22,0	Lendava	postaja

Tabela 5: Prometna mesta Čakovec–Lendava.
Vir: Slovenske železnice, 2007.



Slika 13: Tirnica, vgrajena leta 1942, je še vedno vgrajena na progi Ljutomer–Gornja Radgona in po njej poteka promet vlakov s hitrostjo do 60 km/h.
Vir: <http://www.vlaki.net>.

Dogodki za načrtovanje razvoja železnic

Razvoj evropskega železniškega sistema je v preteklosti temeljil predvsem na nacionalnih interesih posameznih evropskih držav. Vzporedno z evropskimi integracijskimi procesi se je pokazala potreba po uskladitvi nacionalnih projektov na evropski ravni v vseh smereh, tehničnih parametrih in hitrostnih razredih. Kot rezultat tega usklajevanja so nastali naslednji pomembni dokumenti:

- Perspektivni načrt razvoja evropske železniške mreže (Mednarodna železniška zveza – UIC, Pariz, 1974 in 2003),
- Evropski sporazum o najvažnejših mednarodnih železniških progah – Sporazum AGC (UN ECE, Ženeva, 1989),
- Evropski sporazum o pomembnejših progah mednarodnega kombiniranega transporta in pripadajočih napravah – Sporazum AGTC (UN ECE, Ženeva, 1994),

- Transevropska in panevropska mreža prog (Essen – 1995, Helsinki – 1997), ki obravnavajo razvoj evropske železniške mreže prihodnosti.

Prometni ministri so leta 1994 na Kreti in leta 1997 v Helsinkih dosegli dogovor o širitvi omrežja na države srednje in vzhodne Evrope v luči približevanja teh držav Evropski uniji. Evropski ministri za transport so leta 1996 sprejeli transevropsko prometno omrežje zahodne Evrope.

Nastalo je tako imenovanih 10 panevropskih oz. helsinških multimodalnih koridorjev.

Proga Pragersko–Hodoš leži na V. vseevropskem koridorju, ki poteka od Benetk–Trsta–Kopra–Ljubljane–državne meje Slovenija/Madžarska–Budimpešta–državne meje Madžarska/Ukrajina–Kijev.

Razvoj železnice v Prlekiji in Prekmurju

Železnica se za Prlekijo in Prekmurje dejansko začne na Pragerskem. Kakšna pa bo ta železnica, pa je odločitev, ki pomeni na neki način začetek, neke druge, daleč od ljudi, ki jo potrebujejo in so po eni strani tudi odvisni od nje.

Čeprav prispevek prikazuje železnico časovno ne daleč nazaj, pa bi po njeni opremljenosti na tem območju do nedavnega lahko skoraj z gotovostjo trdili o zgodovinskem obdobju, saj imajo druge države takšne naprave le še v muzejih.

Da pa temu ne bo tako, smo v zadnjem času priča več projektom na tem območju, in sicer za: posodobitev nivojskih prehodov, povečanje hitrosti, ukinitve večine nivojskih prehodov, povečanje osnega pritiska na 22,5 t/os, posodobitev postaj, podaljšanje peronov na 150 do 250 m, gradnjo podhodov, gradnjo nadstreškov na peronih, daljinsko avtomatsko ozvočenje za napoved vlakov potnikom, daljinsko vodenje prometa vlakov iz Maribora, gradnjo protihrupnih zaščit, predvsem na območjih naselij, elektrifikacija, gradnjo drugega tira (v prihodnosti) itd.

Projekt železniške povezave z Madžarsko leta 2001

Preko nove mejne postaje Hodoš je bila železniška povezava z Madžarsko ponovno predana v uporabo 16. maja 2001 do Murske Sobote (Puconci). Zgrajena je bila tudi postaja – izogibališče Dankovci z dvema tiroma, namenjena za križanje dveh vlakov. Postaja je nezasedena in se promet opravlja daljinsko s postaje Hodoš. Zgrajenih je tudi več postajališč: Mačkovci, Gornji Petrovci in Šalovci.

Km lega ¹⁷	Ime postaje/postajališča	Vrsta postaje
38,5	Murska Sobota	postaja
43,9	Puconci	postajališče
51,5	Dankovci	nezasedena postaja
53,1	Mačkovci	postajališče
59,1	Gornji Petrovci	postajališče
64,7	Šalovci	postajališče
68,3	Hodoš	postaja
69,2	Državna meja	-

Tabela 6: Železniške postaje/postajališča.
Vir: Slovenske železnice, 2007.

V okviru tega termina je bila izvedena tudi rekonstrukcija proge Žerovinskega klanca. Na dolžini 1500 m so progo znižali za 4,3 m, sedaj je vzpon samo 12,5%. Proga je 850 m v useku in 174 m v predoru – pokritem vkopu.

Projekt Modernizacija signalno–varnostnih naprav na progi Ormož–Murska Sobota

Projekt je v izvajanju od leta 2003 in obsega zavarovanje in delne rekonstrukcije postaj (Ivanjkovci, Ljutomer, Lipovci, Murska Sobota) z elektronsko signalno–varnostno napravo (ILTIS); ima daljinsko vodenje prometa, ukinitvev oz. zavarovanje Npr-jev, električno gretje kretnic, sistem za prenos ukazov in javljanj za nevarnostne sisteme, sistem za obveščanje in sistem za avtomatsko najavo potniških vlakov ...



Slika 14: Označba km lege. Ob progi je na vsakih 100 m en kamen. Kamen na sliki označuje km lego 50,6 km od začetka proge, tj. od Pragerskega.
Foto: Franc Krnjak, Središče, 2. 10. 2008.



Slika 15: Telefon in SOS naprava na postaji Ljutomer za potnike, ko postaja ne bo imela prometnika. Trenutno vodi promet vlakov dispečer daljinsko iz Maribora, prometnik je le v dnevnem času, ker še ni zgrajen podhod za potnike.
Foto: Franc Zemljič, Ljutomer, 12. 8. 2008.



Slika 16: Signalno–varnostne naprave se večinoma vgrajujejo v zabojnike ob obstoječe zgradbe, ki sčasoma zgubljajo pomen, čeprav lahko služijo za čakalnico. Na večini postaj stanujejo v njih tudi zaposleni ali upokojeni železničarji. Obnova postajne zgradbe na postaji Ivanjkovci sprva ni bila predvidena, nato pa se je leta 2007 z velikim angažiranjem vplivnih ljudi le zgledno uredila.
Foto: Franc Zemljič, Ivanjkovci, 12. 8. 2008.

Projekt A – gradbeni del Pragersko–Ormož v letih 2007 in 2008

Pogodba v višini 36.138.901 EUR je bila podpisana dne 8.12.2006 s SŽ – ŽGP, d.d., SCT, d.d., ALPINE MAYREDER BAU GmbH in CP Maribor.

¹⁷ Km lega 0,00 km se začne meriti s postaje Ormož

Z odločbo Komisije o dodelitvi pomoči iz Kohezijskega sklada je bilo odobrenih 14.519.456 evrov, preostala finančna sredstva pa bo zagotovila Javna agencija za železniški promet.

Načrtovana posodobitev železniške proge Pragersko–Ormož obsega rekonstrukcijo štirih postaj: Kidričevo, Ptuj, Moškanjci, Ormož.

Predvidena sta podaljšanje tirov na koristno dolžino 750 metrov z ustrežno zamenjavo kretnic in izvennivojskim dostopom na novozgrajene perone širine 6 metrov, izgradnja dveh novih izogibališč: Cirkovce polje in Cvetkovci.

Namenjeni bosta s koristnimi dolžinami tirov dodatni možnosti križanja vlakov in s tem večji kapaciteti proge.

Projekt vključuje tudi: obnovo podpornih zidov na delu železniške proge med Veliko Nedeljo in Ormožem, gradnjo dveh novih dvotirnih mostov (čez potok Pesnico in Lešnico), gradnjo enega podhoda izven območja postaj (pred Ormožem) ter sanacijo cestnega podvoza v Kidričevem.

V okviru pogodbenih del bo na območju izgradnje izogibališča Cirkovce polje in Cvetkovci, po ureditvi povezovalnih cest, ukinjeno tudi skupno pet nezavarovanih nivojskih prehodov, trije pa bodo dodatno zavarovani z avtomatskimi zapornicami.

Z realizacijo zastavljenih ciljev in zastavljenega projekta bo na obnovljenih odsekih zagotovljena še deklarirana osna obtežba 22,5 t/os, svetli profil UIC-B in zagotovljena maksimalna hitrost do 160 km/h.

Projekt B – posodobitev SVTK naprav Pragersko–Ormož v letih 2007–2009

Pogodba o projektiranju in izvedbi del za modernizacijo – posodobitev signalno–varnostnih naprav na progi Pragersko–Ormož (nadgradnja: zavarovanje postaj z elektronsko signalno varnostno napravo – ILTIS, APB, daljinsko vodenje prometa, ukinitvev oz. zavarovanje Npr-jev, električno gretje kretnic, sistem za prenos ukazov in javljanj za nevarnostne sisteme, sistem za obveščanje in sistem za avtomatsko najavo potniških vlakov...) v višini 45,1 milijonov EUR je bila podpisana dne 4.4.2007 s Siemensom AG.

Že prej se je število zaposlenih na postajah manjšalo, ta tehnična rešitev pa omogoča, popolno zmanjšanje zaposlenih, saj je možno voditi promet vlakov iz oddaljenega centralnega mesta. V tem primeru je predviden Maribor. Glede na nekatere lokalne razmere in ljudi, ki so na voljo, bo seveda v prihodnje na postajah ostalo še vedno nekaj zaposlenih.

Prihodnost železnice v Prlekiji in Prekmurju – načrti

Glede na predstavljeno stanje in zahtevano s karakteristikami evropskih direktiv in navsezadnje z velikim angažiranjem ljudi, pristojnih in odgovornih za razvoj, posebej če gre za domačine na različnih položajih (številni aktivni in neaktivni z železniškega sektorja), se ni treba bati za boljšo prihodnost in hiter razvoj železnice tudi na našem območju.

Državni prostorski načrt (DPN) za rekonstrukcijo in elektrifikacijo proge Pragersko–Hodoš

V postopku je zadeva za projektno in investicijsko dokumentacijo za rekonstrukcijo in elektrifikacijo proge Pragersko – Hodoš, ki bo obsegala: ukinitve večine nivojskih prehodov, torej gradnjo nadvozov in podvozov ter s tem ureditev povezovalnih cest, ureditev – zavarovanje ostalih nivojskih prehodov, gradnjo protihrupnih zaščit v naseljenih območjih.

Strategija razvoja železniškega prometa v Pomurju

V izdelavi je navedena študija, ki bo predvidela izvedljivost več variant železniških povezav, in sicer kot možnosti: povezava Beltinci (Lipovci)–Lendava–Redics (Madžarska) po dveh različnih trasah, gradnja nove postaje Beltinci (Lipovci), namenjene za logistični center, gradnja obvoznice mimo Ljutomera in Murske Sobote, povezava Gornje Radgone z Avstrijo...

Seveda bo treba vložiti še veliko truda, predvsem pri odločanju za izvedbo, saj takšne posodobitve niso majhen finančni zalogoj.

Upajmo, da se bo v prihodnosti železnica za Prlekijo in Prekmurje začela že v našem kraju.

Ključne besede

Železnica v Prlekiji in Prekmurju, zgodovinska sedanost, razvoj in prihodnost železnice.

Spletni viri

- <http://www.vlaki.net/karta2.html>
- <http://www.s gim.kr.edus.si/projekti/timko/industrializacija/Industrializacija%20ZELEZNICE.htm>
- <http://www.vlaki.net/zanimiv13.html>
- <http://www.pkjs.de/bahn/Kursbuch1944/Teil5/Teil5-wien.html>
- <http://sl.wikipedia.org/wiki/Pragersko-Ormož>

Pisni vir

Interni statistični podatki Slovenskih železnic.

Literatura

- Jože JENKO, Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju. *Svet med Muro in Dravo*, Maribor, 1968, str. 589–629.
- Ivan MOHORIČ: *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana, 1968.
- Anton RATIZNOJNIK: »Tako odvarjamo prleško železnico«! Ob otvoritvi železnice Ormož Ljutomer–Murska Sobota–1924. *Zgodovinski listi*, Ljutomer, 2001, str. 26–30.
- Andreja RUSTJA: Železniška proga skozi Ljutomer. *Zgodovinski listi*, Ljutomer, 2001, str. 27–41.
- Andreja RUSTJA: Železniška proga Ljutomer–Gornja Radgona – 110 let proge. *Zgodovinski listi*, Ljutomer, 2000, str. 28–40.

Povzetek

V prispevku je vsebina sicer bolj naravnana na še bližnjo preteklost predvsem iz dveh razlogov, in sicer – da je nastala sedanost, je morala obstajati preteklost, ki se je z opisom sedanosti prav tako spominjamo, in ker je železnica na območju Prlekije in Prekmurja skoraj res zgodovinska.

Na kratko je opisano, kdaj je železnica »prišla« k nam, in osnovne pomembne stvari za odvijanje železnice. Značilnosti proge in opis stanja prog je treba zapisati, da se ohranijo podatki za nazaj. Ti podatki pa so zelo pomembni tudi za načrtovanje gradenj, ki se izvajajo oz. se bodo izvajale v bližnji prihodnosti. Čeprav prihaja sodobna železnica nekoliko pozneje v naše kraje, verjetno ni narobe, da je nekaj zapisano, preden je izvedeno, in predstavlja zgodovino, ki bi se je bilo vredno spominjati.