

MESTNA OBČINA CELJE
MLADI ZA CELJE

RAZISKOVALNA NALOGA

VLOGA ŽELEZNICE V RIMSKIH TOPLICAH

Avtor: Andraž Špan

Mentorica: Jasmina Oblak

Rimske Toplice, marec 2015



Osnovna šola Antona Aškercia
Aškerčeva c. 1
Rimske Toplice

VLOGA ŽELEZNICE V RIMSKIH TOPLICAH



RAZISKOVALNA NALOGA

Avtor: Andraž Špan

Mentorica: Jasmina Oblak

Rimske Toplice, marec 2015

KAZALO

1 UVOD	1
1.1 Opis raziskovalnega namena in problem.....	1
1.2 Hipoteze	2
1.3 Raziskovalne metode.....	2
2 TEORETIČNI DEL.....	3
2.1 Začetki železnice v svetu	3
2.2 Razvoj železnice v Evropi	3
2.3 Gradnja Južne železnice.....	4
2.4 Gradnja Južne železnice na slovenskem ozemlju	4
3 ŽELEZNIŠKA POSTAJA RIMSKE TOPLICE	13
3.1 Brezno - Rimske Toplice	17
3.2 Stanetov most	18
3.3 II. svetovna vojna.....	25
3.4 Elektrifikacija proge	26
3.5 Iz šolske kronike.....	27
3.6 Sklepne ugotovitve	30
4 ZAKLJUČEK	31
5 VIRI.....	32
6 PRILOGE.....	33

KAZALO SLIK

Slika 1: Jaz na ogledu železniške postaje.....	str. 2
Slika 2: Pesniški viadukt.....	str. 5
Slika 3: Kovinski most čez Savo.....	str. 6
Slika 4: Lesen most čez Dravo.....	str. 6
Slika 5: Celje leta 184.....	str. 6
Slika 6: Železniška postaja Celje.....	str. 7
Slika 7: Načrt železniške postaje Celje.....	str. 7
Slika 8: Podporni zid pri Rimskih Toplicah.....	str. 8
Slika 9: Rimske Toplice.....	str. 9
Slika 10: Zdravilišče Laško.....	str. 9
Slika 11: Zidani Most.....	str. 9
Slika 12: Litija.....	str. 10
Slika 13: Otvoritev Južne železnice v Ljubljani.....	str. 10
Slika 14: Nasip na Ljubljanskem Barju.....	str. 11
Slika 15: Borovniški viadukt.....	str. 12
Slika 16: Zastekljena Tržaška postaja.....	str. 12
Slika 17: Rimske Toplice, na sliki so zdravilišče, železnica in most čez Savinjo.....	str. 13
Slika 18: Rimske Toplice, na sliki so zdravilišče, železnica in most čez Savinjo.....	str. 14
Slika 19: Rimske Toplice z železniško kompozicijo v ospredju	str. 15
Slika 20: Železniška poslopja v Rimskih Toplicah ob končani gradnji Južne železnice...str.	15
Slika 21: Železniška poslopja v Rimskih Toplicah v času izdelave raziskovalne naloge..str.	16
Slika 22: Označbe vodostaja na železniški postaji v Rimskih Toplicah.....	str. 16
Slika 23: Železniška postaja Rimske Toplice.....	str. 16
Slika 24: Železniška postaja Rimske Toplice.....	str. 17
Slika 25: Zemljevid železniških poslopij v Rimskih Toplicah	str. 17
Slika 26: Zemljevid železniških poslopij v Rimskih Toplicah	str. 17
Slika 27: Zemljevid železniških poslopij v Rimskih Toplicah	str. 18
Slika 28: Načrt proge Brezno - Rimske Toplice.....	str. 18
Slika 29 Načrt proge Brezno - Rimske Toplice.....	str. 18
Slika 30 Gradnja elektrifikacije na Južni železnici.....	str. 26

ZAHVALA

Hvala mentorici, Jasmini Oblak, za pomoč pri zbiranju podatkov in oblikovanju naloge.

Najlepša hvala g. Mihaelu Bučarju za vodenje po muzeju Južne železnice Šentjur in za pomoč pri iskanju zgodovinskih podatkov.

Hvala g. Boštjanu Gorišku za predstavitev železniške postaje in postajnih naprav v Rimskih Toplicah.

Hvala g. Martinu Frecetu, Alojzu Gorišku, Janezu Kapunu in Ivanu Jelencu za intervjuje, v katerih sem izvedel zanimive zgodbe iz časa njihovega službovanja.

Hvala učiteljici, Karmen Brečko, za pomoč pri prevodu povzetka.

POVZETEK

Železnica je še nekaj desetletij nazaj veljala za najpomembnejše prevozno sredstvo po kopnem. Naše babice in dedki so lahko opazovali velike lokomotive, iz katerih se je valil gost, črn dim, kako so sopihajoč za seboj vlekli potniške ali tovarne vagoni. Že leta 1848 je skozi kraj Rimske Toplice stekla železna cesta. Njen pomen so znali izkoristiti Uhljivi, saj je prav vlak skozi kraj v zdravilišče privabil mnoge visoke in petične goste iz vse Avstro-Ogrske in kasneje Jugoslavije. Prav zaradi železnice je kraj dobil železobetonski most. Vlak je po II. svetovni vojni v kraj pripeljal veliko število dnevnih kopalcev odprtega bazena, z vlakom so pripotovali tudi vojaki in vojaški oficirji jugoslovanske ljudske armade. Prav zaradi zdravilišča se je v kraju ustavil tudi brzi vlak. Starejši prebivalci se dobro spominjajo vsakodnevnih gneče na peronu, saj so mesečno prodali tudi do 6000 kart, vse do Črne gore. Že več kot 150 let stavba še vedno služi svojemu namenu. Potniki, čeprav veliko manj kot nekoč, še vedno lahko tukaj kupijo karto in stopijo na lokalni potniški vlak. Žal ni več tiste živahnosti in urejenosti. A zgodbe upokojenih železniških delavcev so ostale in tudi zidovi stavbe govorijo svojo zgodbo. Le poiskati jo moramo.

ABSTRACT

A few decades ago the railway was considered to be one of the most important means of transport on land. Our grandmothers and grandfathers could watch steam locomotives with thick black smoke when pulling passenger or goods trains. In 1848 there was a railway through Rimske Toplice. The Uhljivi took advantage of this new railway, because having a train through the town attracted many wealthy guests to the spa from Austro-Hungarian and later from Yugoslavia. Due to the railway the town got a reinforced concrete bridge. After the Second World War every day many people went to the outdoor swimming pool by train. Soldiers and officers of Yugoslav People's Army also travelled by train. Because of the spa a fast train made a stop in the town as well. Senior citizens remember daily crowd on the platform, since 6000 tickets were sold monthly, all the way to Montenegro.

After more than 150 years the building still serves its purpose. Even today, although less than in the past passengers can buy a ticket for a local train. Unfortunately, there is no such liveliness and tidiness like it used to be. However, the stories of retired railway workers are still alive and building walls do speak and stories will tell. All we need is to find it.

1 UVOD

1. 1 Opis raziskovalnega namena in problem

Za začetek železnice si najverjetneje vsi predstavljamo velike parne lokomotive, ki so vlekli težke tovarne in potniške vlake. Razvoj železnice se je začel že pred dva tisoč leti, ko so po lesenih tirih vagoni vlekli konji. V dobi industrijske revolucije je James Watt izumil parni stroj, kar je povzročilo revolucijo v razvoju železnic. Lesene tiri so zamenjali kovinski tiri, konje, ki so vlekli vagoni so zamenjale parne lokomotive. Kot nadgradnja parni vleki so sledile lokomotive z dizelskim in električnim pogonom. Te lokomotive je bilo lažje voziti in vzdrževati. Običajno so bile tudi močnejše od parnih. Glavna pomanjkljivost električnih lokomotiv je bila potreba po električnih kabljih nad progo, ki so napajali lokomotivo z veliko napetostjo. Tako je prihod električne vleke zahteval elektrifikacijo vseh prog. V postopku elektrifikacije so ob progi zgradili stolpe vozne mreže, ter jih povezali z električnimi vodniki. Elektrifikacija je zahtevala tudi izgradnjo novih elektrarn, ki so skrbele za električno energijo. V tem pogledu so bile preprostejšje dizelske lokomotive, saj so zanje potrebovali le bencinske črpalke, kjer so lahko lokomotive napolnili z gorivom.

V Sloveniji imamo trenutno 4 vozne parne lokomotive, od tega je ena ozkotirna in lahko vozi le po slabih 200 metrih ozkotirne proge, ki se nahaja v železniškem muzeju v Ljubljani. Ostale tri parne lokomotive vozijo muzejske vlake, večinoma po bohinjski progi. Dizelske lokomotive, ki jih imajo v lasti slovenske železnice smo dobili od bivše skupne države. V Sloveniji uporabljamo več vrst dizelskih lokomotiv. Imamo postajne premikalke (sž 642, 623), dizelske lokomotive za vleko vlakov (sž 644, 661, 664, 645 – moderna lokomotiva, najeta zaradi posledic žledoloma) in dizel motorne garniture (sž 711, 713/715, 813/814). V Sloveniji imamo tudi električne lokomotive, med drugim tudi moderno več-sistemsko lokomotivo sž 541, ki lahko vozi po vsej Evropi. Druge električne lokomotive, ki so trenutno v uporabi, so: sž 342, 363, 310, 311/315, 312/317.¹

Za izdelavo projektne naloge na temo železnice sem se odločil, ker me železnica zanima. Železniška proga je skozi kraj stekla leta 1848 in v le nekaj desetletjih povezala Avstro-Ogrsko monarhijo z morjem. Nekoč najhitrejše in najcenejše prevozno sredstvo se danes srečuje z zastarelim železniškim omrežjem in posledično izgubo dohodka.

¹ http://www.miniaturna-zeleznica.com/SZ_vlaki/dizel.php (15. 2. 2015)

1.2 Hipoteze

O železniški progi v kraju ni veliko podatkov. Ob prebiranju literature o železnici na Slovenskem ozemlju sem izoblikoval naslednji hipotezi:

H1: Izgradnja železnice skozi kraj je pomembno prispevala k razvoju zdraviliškega turizma v kraju.

H2: Železnica je bila razlog za propad manjših kmetov v kraju.

1.3 Raziskovalne metode

Pri raziskovanju sem uporabljal naslednje metode:

- V sistemu Cobiss sem poiskal knjižne vire o gradnji Južne železnice. Izposodil sem si jih v Knjižnici Laško in v Osrednji knjižnici Celje.
- Podatke sem iskal tudi preko spleta, kjer so me najbolj navdušile fotografije starih lokomotiv.
- Preko internetne pošte in s pogovorom z nekdanjimi zaposlenimi na železnici sem izvedel zgodbe iz vsakdana železničarja.
- Dobil sem priložnost za voden ogled železniške postaje Rimske Toplice in postajnih naprav.
- Obiskal sem Muzej Južne železnice v Šentjurju in Zgodovinski arhiv Celje.



Slika 1: Na ogledu železniške postaje (Vir: Lasten.)

2 TEORETIČNI DEL

2.1 Začetki železnice v svetu

Prva oblika železnice se je razvila pred vsaj dva tisoč leti v Grčiji, Malti in v delih Rimskega imperija. Tiri so bili izklesani iz kamna, uporabljali so lesene vagoni. V srednjem veku so rudniške vagoni prevažali po lesenih tirnicah. Litoželezne tirnice začnejo prvi izdelovati Angleži, ki so za vleko uporabljali konjsko vprego (Brilej, 1999, str. 25 – 26).

Z industrijsko revolucijo in izumom parnega stroja sta železnica in železniški promet dobila novo obliko. Železnica je skrajšala razdalje in postala prvo množično prevozno sredstvo kljub začetnim dvomom. Največji skeptiki so lokomotivo poimenovali "hudičev konj".

V Evropi so začeli graditi prve železnice v Franciji (leta 1825), nato v Belgiji in Nemčiji. Prvo parno lokomotivo je leta 1825 izdelal George Stephenson. Za rojstni dan železnice štejemo 27. 9. 1825, ko je po tirih zapeljal prvi vlak "Locomotion No. 1". Najhitrejša lokomotiva je dosegla hitrost 56 km/h (Brilej, 1999, str. 90).

V Avstriji so prvo železniško progo zgradili med krajema Linz in Budjevic leta 1827. Deset let kasneje so začeli z gradnjo severne železnice med Dunajem in Bochnijem. Progo imenovano Južna železnica, ki bi povežala mesti Dunaj in Trst so začeli graditi leta 1843 (Brilej, 1999, str. 26).

2.2 Razvoj železnice v Evropi

Razvoj železnice se je v Evropi začel pred vsaj 2000 leti v Grčiji in v Rimskem Imperiju. Vagoni so po kamnitih tirih vlekli konji. Železne tirnice se prvič pojavijo v Angliji v drugi polovici 18. stoletja. Jessop je leta 1802 v južnem Londonu odprl prvo javno železnico. Za pogon so še vedno uporabljali konje. Prvo uspešno parno lokomotivo je leta 1806 izdelal George Stephenson. Lokomotiva se imenuje The Rocket. Po industrijski revoluciji se je železnica hitro razširila po vsej Evropi in ostala vodilni način transporta vse do izuma in do začetka množične uporabe avtomobilov in letal. Na podlagi uporabe nadzemnih kablov, kar je bil izum Granville, je leta 1892 začela delovati prva elektrificirana železniška proga.²

² http://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%BDležni%C5%A1ki_prevoz (12. 2. 2015)

2.3 Gradnja Južne železnice

Začetek gradnje proge leta 1836 je financiral Dunajski bančnik baron Jurij Sina. Ker mu je zaradi zahtevne gradnje zmanjkalo denarja, je gradnjo prevzela država na lastne stroške, vendar so jo zaradi finančnih težav prevzeli v upravljanje Rothschildi (Mohorič, 1968, str. 13).

Vlada je konec leta 1841 izdala načrt predvidene proge Dunaj – Trst. Pri tem je upoštevala kriterije kot so povezava glavnih mest dežele, ceno gradnje ter tehnologijo, ki je bila takrat na voljo. Progo so želeli izpeljati o ravnini, s čim manj vzpetinami in predori. Kot pomemben kriterij so upoštevali možnost gospodarskega razvoja in koriščenja rudnin (Brilej, 1999, str. 99). Leta 1844 je od Dunaja do Gloggnitza zapeljal prvi vlak po Južni železnici (Prav tam, str. 91). Z gradnjo železnice so rešili veliko tehnoloških in gradbenih problemov kot so gradnja nasipov, opornih zidov, mostov, gradnja po ozkih rečnih dolinah, vrtanje predorov ... Železnica je odprla pot tujemu kapitalu in podjetništvu, postala pomembna sila industrializacije ter socialnega in kulturnega razvoja (Mohorič, 1968, str. 5 – 6). Pri gradnji železnice je veliko ljudi dobilo zaposlitev, gradnja proge je predstavljala nov vir zaslužka in idej. Rasla so nova mestna središča, kraji ob železniški progi so se razvijali hitreje. Železniški promet je bil cenejši in hitrejši. Leta 1845 je železnica postala glavno prometno sredstvo za prevoz pošte. Razvoj železnice je povzročil, da so številni brodarji na reki Savi izgubili delo, prevozniki po cesti in tudi vodni promet so se bližali propadu. (Brilej, 1999, str. 3 – 14).

2.4 Gradnja Južne železnice na slovenskem ozemlju

Zaradi slabe cestne povezave, ki je predstavljala težavo za prevoz tovora ter dolgotrajnega in utrujajočega potovanje za ljudi so želeli povezati mesti Dunaj in Trst z železniško progo (Brilej, 1999, str. 32). Težnja ob povezavi srednje Evrope z Trstom je bila v tem, kako najhitreje in najceneje z progo prispeti na cilj. V sed tega je prepričanje, da na našem področju niso gradili proge iz ljubezni do slovenskega naroda, ampak v ekonomskem pogledu. Zgovorno pojasnjuje podatek, da Slovenci po izgradnji proge do leta 1857 dolgo nismo dobili nobene nove proge, razen zaključnih uvoznih prog. Samo dobrim terenskim pogojem za izgradnjo železniške proge preko Slovenije se moramo zahvaliti, da je proga stekla kot je danes (intervju z g. Mihaelom Bučarjem, 2015). Da proga poteka po Štajerskem je najbolj zaslužen Avstrijski nadvojvoda Janez.

Z gradnjo Južne železnice so začeli leta 1842, ko so zgradili odsek proge Dunaj – Gloggnitz. Južna železnica pa v resnici začne pri Mürzzuschlagu (južno vznožje Semmeringa) od koder so zgradili progo proti Gradcu leta 1844 (Brilej, 1999, str. 33). Z gradnjo železniške proge čez Semmering so začeli leta 1848, končali pa šele leta 1854 zaradi težavnega terena. Težave pa se tukaj še niso končale, saj takratne lokomotive niso bile dovolj močne, da bi se povzpele do vrha prelaza (Brilej, 1999, str. 99).

Za gradnjo proge od Gradca do Celja pa je morala poskrbeti država sama. Na izbiro trase so vplivali trije dejavniki:

- Oblikovanost tal in geološka zgradba
- Geopolitična lega območja
- Gospodarska in strateška potreba krajev za progo (Bučar, 2015).

Odločali so se med dvema možnostma. Prva bi potekala od Gradca preko Ptuja in Poljčan do Celja. Da bi bila trasa krajša in imela manjše vzpone so se odločili, da jo speljejo mimo Ptuja proti Mariboru. (Brilej, 1999, str. 33, 34). S tem pa se je začel zaton Ptuja in razvoj Maribora.

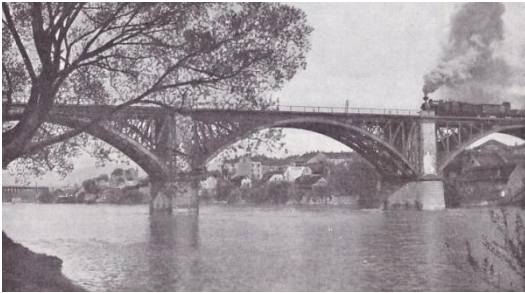
Na Slovenskem so začeli s proučevanjem terena leta 1838 in ugotovili, da bodo morali premagati kar štiri razvodnice: med Muro in Pesnico, med Pesnico in Dravo, med Dravo in Dravinjo ter med Dravinjo in Savinjo. Severni del proge od Šentilja proti Celju je veljal za tehnično najbolj zapletenega. Gradbena dela na odseku od Gradca do Celja je vodil T. Blumfeld pod nadzorom Carla Ritterja von Ghege. Glavna dosežka na progi od Špilja proti Celju sta bila tunel, dolg 190 metrov in 649 metrov dolgi pesniški viadukt, ki je imel 46 obokov in je bil visok 21 metrov (Mohorič, 1968, str. 15). Pesniški viadukt je bil zgrajen iz 6 milijonov kosov opeke. 15. maja 1846 je med neuradnim preizkusom odseka proge med Gradcem in Mariborom lokomotiva Ocean kot druga lokomotiva zapeljala v pesniški viadukt. Pesniški viadukt so tako kot ostalo progo med Gradcem in Celjem uradno odprli 2. junija 1846 (Brilej, 1999, str. 34, 91).



Slika 2: Pesniški viadukt. (Košir, M. in Bogić, M, 2013)

Mariborski kolodvor je bil opremljen s pomožno popravljalnico, vodovodno napravo in kovaško delavnico (Mohorič, 1968, str. 15). Pred otvoritvijo železnice je gospodarstvo Maribora predstavljalo splavarstvo po Dravi. Do leta 1863 so splavarji izgubili skoraj že ves svoj pomen, ker so tovor preusmerili na železnico (Mohorič, 1968, str. 16).

Železniški most čez Dravo, ki je bil zgrajen iz hrastovine po ameriškem konstrukcijskem sistemu Howe je veljal za pravo znamenitost. Temeljni kamen so postavili 1. marca 1845. Več kot 200 delavcev pa je dela opravilo v 13 mesecih. Most je bil dolg 209 metrov in visok 26 metrov. Zaradi močne konstrukcije je zdržal stoletni povodnji leta 1851 in 1874. Prva testna vožnja na mostu je potekala 18. maja 1846 (Mohorič, 1968, str. 17, 18)

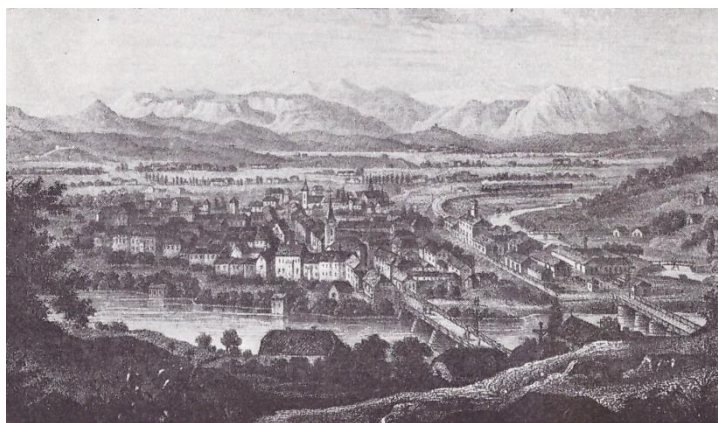


Slika 3: Kovinski most čez Savo.
(Mohorič, 1968)



Slika 4: Lesen most čez Dravo. (Košir in Bogič,
2013)

V Celju so zasipali poplavno ozemlje Voglajne in s tem pridobili prostor za železniško postajo (Mohorič, 1968, str. 19). Z gradnjo so začeli 21. januarja 1845. Postaja se je raztezala do prvega mosta čez Savinjo. Na območju postaje so zgradili več kot deset namenskih poslopij, med drugim tudi vodnjak z vodnimi črpalkami za napajanje lokomotiv in stolp z uro sredi perona, mimo katerega sta potekala dva tira. Ko je stekel promet proti Ljubljani, je postaja doživela večjo prenovno (Rustja, 1999, str. 97 – 100).

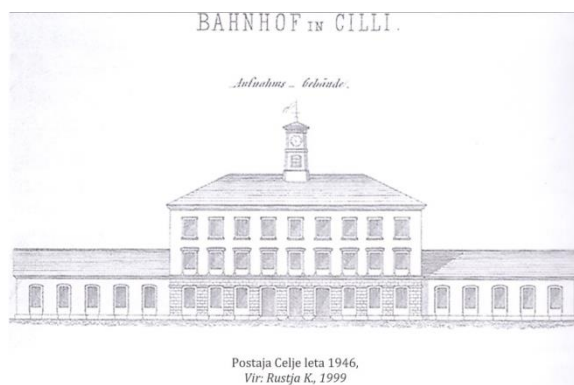


Slika 5: Celje leta 1846. (Mohorič, 1968)

Prvi vlak iz Gradca sta v Celje pripeljali lokomotivi "Ausee" in "Drau" 2. junija 1846 (Mohorič, 1968, str. 18). Množica, ki si je prišla ogledat prihod vlaka je lahko slišala godbo z vlaka in častne strele iz možnarjev. Po slovesnosti se je vlak odpeljal nazaj v Gradec (Brilej, 1999, str. 34). Po otvoritvi sta vsak dan dopoldan vozila tovorni in potniški vlak iz Maribora proti Celju in popoldne iz Celja nazaj v Maribor (Mohorič, 1968, str. 19).



Slika 6: Železniška postaja Celje. (Brilej, 1999)



Slika 7: Načrt železniške postaje Celje (Košir in Bogič, 2013)

Za gradnjo od Celja do Ljubljane so pripravili dva različna načrta poti:

- ob toku Savinje navzgor do roba Celjske kotline, zavoj proti JZ in dvig nad razvodnico med Savinjo in Savo, sledi spust proti Ljubljani
- trenutni potek

Ko so leta 1843 temeljito pregledali obe trasi so se inženirji odločili za zdajšnjo traso. Viri navajajo, da so na odločitev vplivali takrat pomembno pristanišče na Savi v Zidanem Mostu, zdravilišča v Laškem in Rimskih Toplicah, zasavski premogovniki, industrija v Zasavju in rudnik v Litiji.

Tudi novileta proge je ugodnejša, saj se proga od Celja do Zidanega Mosta spusti za 37 metrov, od Zidanega Mosta do Ljubljane pa na razdalji 64 kilometrov dvigne za 69 metrov (intervju z g. Mihaelom Bučarjem, 2015).

Med Gradnjo so porabili ogromno kamenja, saj so morali med Celjem in Zidanim Mostom kar trikrat prečkati Savinjo (Brilej, 1999, str. 38 - 40).

Zajeten zalogaj je bil 760 metrov dolg podporni zid med Rimskimi Toplicami in Zidanim Mostom. Za vsak meter podpornega zidu so morali odstreliti skalovje, zid pa so gradili iz Savinje. Septembra 1847 je narasla Savinja porušila veliko nedograjenih podpornih zidov. Med delavci je bilo veliko Italijanov, Furlancev, Čehov, Tirolcev, Hrvatov in domačih delavcev. Italijani so bili večinoma kamnoseki in zidarji. Med delavci, ki so gradili odsek proge med Celjem in Zidanim Mostom je leta 1848 izbruhnil tifus. 17. marca 1848 se je v Laškem zdravilo osemdeset bolnikov s to boleznijo.

Zaradi pogostih povodenj in velikih dvigov ravni Savinje so morali progo speljati visoko nad Savinjo. Razmere so se izboljšale po regulaciji Savinje. Ker ob bregovih reke ni bilo dovolj prostora je morala proga med Celjem in Zidanim Mostom petkrat prečkati Savinjo. Ob Regulaciji Savinje v Celju leta 1955 sta odpadla dva mostova preko Savinje v Celju, ki sta bila med sabo oddaljena 430 metrov. Namesto teh dveh mostov je sedaj most preko Voglajne. Pri tem so morali rušiti velike gmote kamenja (intervju z g. Mihaelom Bučarjem, 2015).

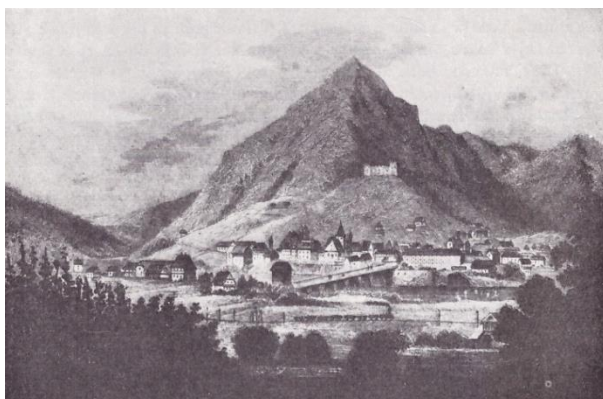


Slika 8: Podporni zid pri Rimskih Toplicah nekoč in danes. (Brilej, 1999, lasten vir)



Slika 9: Rimske Toplice. (Brilej, 1999)

87 metrov dolg in 15,5 metrov visok železniški most z polmerom 189 metrov, kar je najmanjši polmer na progi Dunaj – Trst je bil zgrajen pod nadzorom inženirja Edvarda Heiderja. Pri gradnji, ki je trajala tri leta so porabili 1260 klesanih kamnitih blokov. Prostor za postajo so pridobili tako, da so razstrelili skalovje in s tem povečali Zidani Most (Brilej, 1999, str. 41), (Mohorčič, 1968, str. 21), (Rustja, 1999, str. 41).



Slika 10: Zdravilišče Laško. (Mohorič, 1968)



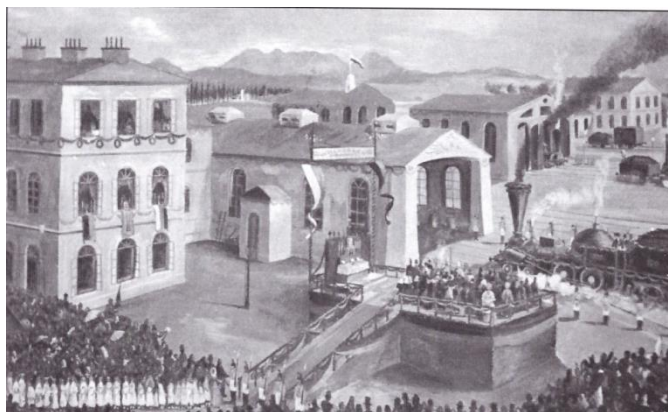
Slika 11: Zidani Most. (Mohorič, 1968)

Za zelo zahtevno se je izkazala gradnja proge proti Litiji, saj so morali pot za železnico vklesati v živo skalo, zgraditi 136,5 metrov dolg predor in progo zavarovati pred plazovi. Vse to je povzročilo nepričakovano velike stroške gradnje (Brilej, 1999, str. 43). Dodaten izziv je predstavljala gradnja postaje v Zagorju, Hrastniku in Trbovljah, saj ni bilo prostora za postajna poslopja. Tako so prvič zgradili postajo v loku (Brilej, 1999, str. 44, 45).



Slika 12: Litija (Brilej, 1999)

Z gradnjo ljubljanske železniške postaje so zaključili 18. aprila 1848 (Mohorič, 1968, str. 15). Uradna otvoritev postaje je bila 16. septembra 1849. Prvi vlak je v Ljubljano pripeljal 16. septembra 1849. Vsa pot med Celjem in Ljubljano je bila slavnostno okrašena, prav tako lokomotivi "Ljubljana" in "triglav", ki sta vlekli vlak. (Brilej, 1999, str. 54).

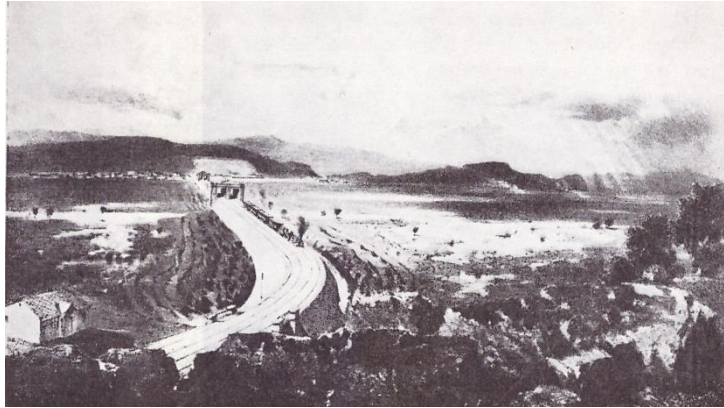


Slika 13: Otvoritev Južne železnice v Ljubljani. (Brilej, 1999)

Ljubljanska postaja je bila opremljena s kurilnico, v kateri je bilo dovolj prostora za 15 lokomotiv. Na postaji je bila tudi delavnica (Brilej, 1999). Osnova zgradbe je enaka kot danes, prenovili so le zvonik z uro po potresu leta 1895. Vse do širitve postajnih naprav je bila na peronu prisotna 90 metrov dolga pokrita lopa, namenjena potniškim vlakom. Po letu 1863, ko je železnico prevzela Družba Južne železnice in ločila potniški in tovorni promet, je prihajalo do preprirov z mestno oblastjo (Rustja, 1999, str. 122 – 126).

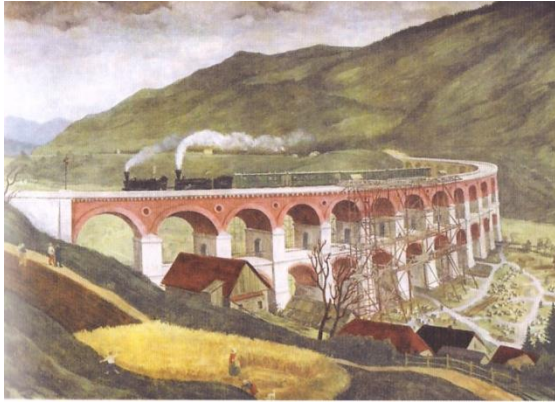
Pri gradnji proge do Trsta so se namesto proge, ki bi potekala iz Ljubljane preko Gorenjske in ob toku Soče do Trsta, raje odločili za krajšo in cenejšo progo, ki poteka preko Barja in Krasa do Trsta. Med gradnjo, ki je trajala sedem let, so naleteli na težaven teren na Ljubljanskem

Barju ter na neraziskan teren in podzemne jame na Krasu. Ljubljanskega Barje so se lotili z odvodnavanjem, v začetku leta 1851 pa so v kamnolomih v Notranjih Goricah, Podpeči in Žalostni gori naročili kamenje za zasipavanje barja in gradnjo nasipov (Brilej, 1999, str. 64). Nasipi nad jarki so bili visoki med 13 in 18 metri (Mohorič, 1968, str. 31).

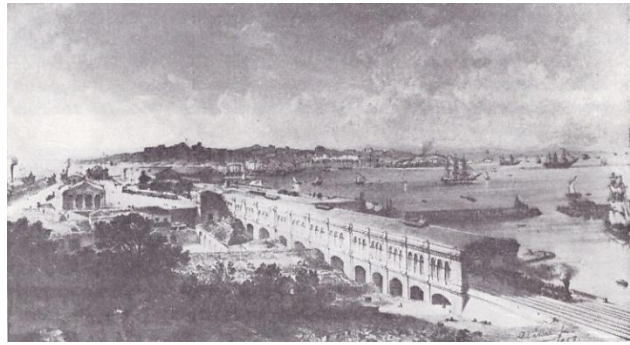


Slika 14: Nasip na Ljubljanskem Barju. (Mohorič, 1968)

561 metrov dolgi Borovniški viadukt je bil dolgo največji kamniti viadukt v Evropi. Visok je bil 38 metrov in zgrajen iz 22 obokov v spodnjem nadstropju in 25 obokov v zgornjem nadstropju. Stebri so bili izklesani iz kamna, oboki pa zidani iz kamna. Pri gradnji so porabili pet milijonov opek. Danes je proga za štiri kilometre daljša, saj je bil borovniški viadukt med 2. svetovno vojno porušen in so progo raje speljali okrog, kot da bi obnavljali viadukt (Brilej, 1999, str. 64 in Mohorič, 1968, str. 32). Da so se izognili kraškim jamam, so gradili progo v velikih lokih. Za zaščito proti burji so postavljali visoke zidove. Najvišji del proge v Sloveniji se nahaja v Postojni, kjer proga poteka na 600 metrih nadmorske višine. Visoka lega je predstavljala mnogo težav pri gradnji proge do morja, saj se proga na predelu proti Sežani neenakomerno spušča z naklonom do 12,3 %. Na progi med Postojno in Trstom so zgradili 6 zaporednih predorov, 646 metrov dolg viadukt z 42 oboki iz kraškega marmorja pri Nabrežini. Sledil mu je 319 metrov dolg viadukt pri Barkovljah. Po 275 metrov dolgem predoru se je proga zaključila v zastekljenem nadvozu pri postaji v Trstu (Brilej, 1999, str. 64, 65 in Mohorič, 1968, str. 33).



Slika 15: Borovniški viadukt. (Košir in Bogić, 2013)



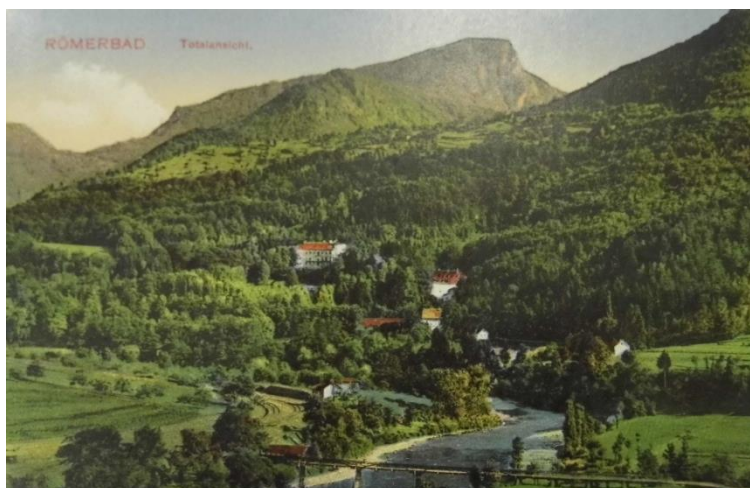
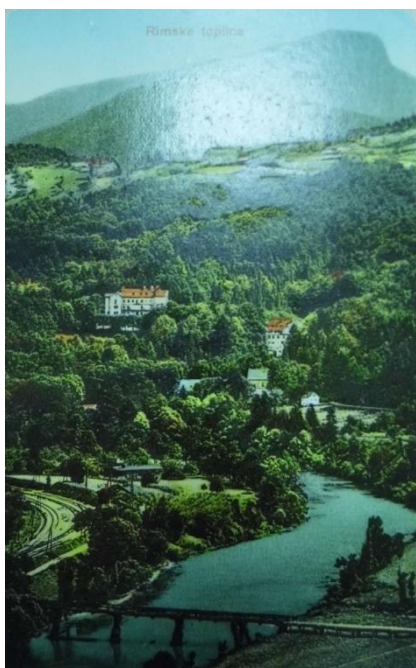
Slika 16: Zastekljena Tržaška postaja (Mohorič, 1968)

Zaradi pomanjkanja vode na Krasu so zgradili par velikih vodnih zbiralnikov nad posameznimi izviri. Vodo so črpali s pomočjo parnih strojev in jo shranjevali v ogromne zbiralnike, od koder je po ceveh oskrbovala več postaj. Tako je zajetje pri Gornjih Ležičih po 38 kilometrov dolgem cevovodu z vodo oskrbovalo postajališča Divača, Sežana in Prosek. Na vsakem postajališču je bil zgrajen ogromen vodni zbiralnik (Mohorič, 1968, str. 33, 35).

Franc Jožef se je v spremstvu štirih nadvojvod 27. julija 1857 udeležil uradnega odprtja dokončane železnice v Trstu. Na isti dan so odprli tudi vodovod, ki je oskrboval postaje. Slavnostni vlak, ki je iz Celja odpeljal ob 10. uri, je vlekla lokomotiva "Capo d'Istria" (Mohorič, 1968, str. 34 in Brilej, 1999, str. 65).

3 ŽELEZNIŠKA POSTAJA RIMSKÉ TOPLICE

Leta 1848 je stekla mimo Rimskih Toplic železnica. V kraju je to najbolj razveselilo g. Uhliča, lastnika zdravilišča. Kraju je to pomenilo okno v svet in je bistveno vplivala na gospodarski razvoj kraja. Rimske Toplice so postale priljubljeno kopališče gostov, predvsem iz Nemčije, Avstrije, Češke in tudi Madžarske. Obiskovali so ga predstavniki cesarjeve družine, vidni Avstro-Ogrski politiki, pisatelji in pesniki, kasneje premožnejši ljudje s celotne Jugoslavije. Uhlich je dal zgraditi most preko Savinje, ki je bil na začetku lesen. Leta 1911 je postavil železobetonski most, ki stoji še danes in je v kraju edina povezava med levim in desnim bregom Savinje (Tičar, 1954, str. 68). Ob mostu so zgradili hišico za pobiranje mostnine in jo poimenovali »mauta«. Železniška postaja je takrat nosila napis »Römerbad«. (Tičar, 2000, str. 24)



Sliki 17 (levo) in 18 (zgoraj): Rimske Toplice, na sliki so zdravilišče, železnica in most čez Savinjo. (Zgodovinski arhiv Celje).

Kmetijstvo pa temu razvoju zdravilišča ni sledilo. Kmetje so šli svojo staro konzervativno pot naprej. Tudi z zdraviliščen so slabo sodelovali, zato ni čudno, da se je zdravilišče oskrbovalo od drugod, blago pa dobilo preko železnice. tudi kmetje so spoznali dobre lastnosti železnice. Tako imamo podatek, da je bilo v letu 1947 s tega območja samo za izvoz prodano 13 vagonov prvovrstnega sadja in 11 vagonov industrijskega sadja (Prav tam, str. 74 - 76).

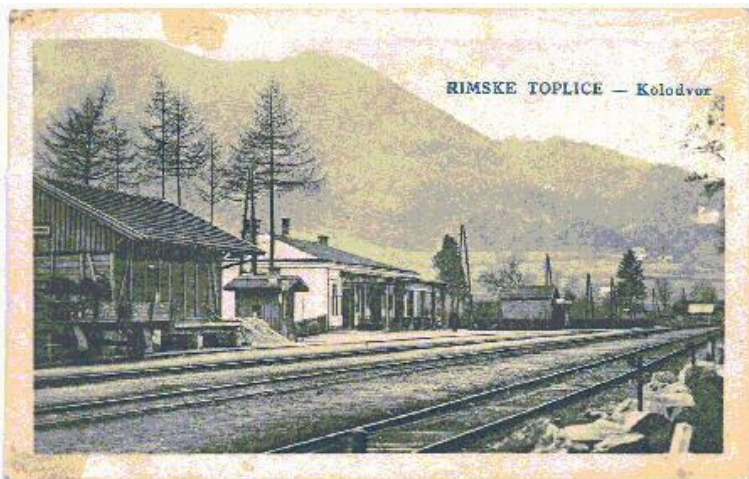


Slika 19: Rimske Toplice z železniško kompozicijo v ospredju. (zgodovinski arhiv Celje).

Gradnja železnice je prinesla v pokrajino precej zaslužka. Za podzidovanje proge in zavarovanje bregov je bilo potrebno veliko kamenja, ki so ga prevažali bližnji kmetje. Jakob Volavšek (Čehovin) v Ložah je tedaj obogatel. Tudi mnogi drugi so si opomogli. Ceno je dobil les za pragove. Kdor ni imel voza in živine, je lahko zaslužil z ročnim delom. Denar obogati, a tudi zapeljuje. Sicer pa je železnica postala trajni vir zaslužka ljudem, ki jih kmetije niso mogle preživeti ali jim kmečko delo ni prijalo. Ohranjen je še spomin na dve kantini, ki sta nastali, ko so gradili železnico. Ena je bila na Strenskem (pri Kačjem gospodarju) in druga pod Brstovnico (pri Majcen) (Orožen, 1959, str. 174).

Ob dograditvi Južne železnice (1849) so v postajnem poslopju uredili tudi čakalnice za potnike prvega in drugega razreda. Čakalnica prvega razreda je bila za tiste čase luksuzno urejena, saj je bila vsa v rdečem žametu in z velikim brušenim ogledalom. Pravilno so predvideli, da bi se, v že takrat znane toplice, utegnil pripeljati kak visok gost, ki mu je med čakanjem treba ponuditi primeren prostor do odhoda vlaka. In res, med krajšim postankom vlaka ...”so se v letu 1883 Njih veličanstvo Cesar Franc Jožef I. na kolodvoru mudili in z mnogimi duhovnimi in posvetnimi gospodi ljubeznivo govorili,” piše Janžek v pridigi. Starejši krajan, ki so pred drugo svetovno vojno pogosto potovali z železnico, se te čakalnice še dobro spominjajo. V njej so smeli na prihod vlaka čakati samo ugledni gostje oziroma potniki. Po vojni ni bilo potrebe po tako luksuzno opremljeni čakalnici, saj so bili odpravljene tudi vagoni I. razreda. Uprava železnice je zato preuredila čakalnico v bivalni prostor in s tem

povečala šefovo stanovanje. Prenovo so doživeli tudi poslovni prostori postaje. V pritličju postaje je bil še frizerski salon, katerega so kasneje preselili v obnovljeni kiosk ob mostovni tehtnici, na kateri so tehtali večje tovore in živino. Pošta, prav tako v pritličju postajnega poslopja, je bila leta 1976 prestavljena v blok na Ogeče. Na južni steni postaje so ob vsaki večji povodnji označili z letnico višino vodostaja (Tičar, str. 7, 72).



Slika 20: Železniška poslopja v Rimskih Toplicah. (Vir: http://cobiss.izum.si/mediacobiss/wcobib/0014627637_001.JPG (Pridobljeno 11. 12. 2014))



Slika 21: Železniška poslopja v Rimskih Toplicah v času izdelave raziskovalne naloge. (leto 2014) (Vir: Lasten.)

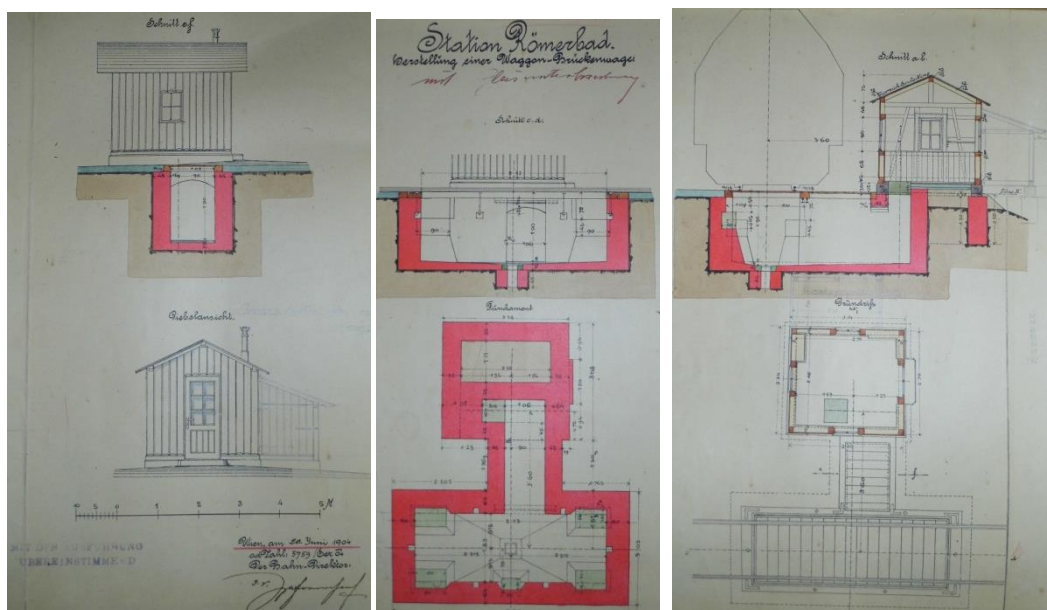
Slika 22: Označbe vodostaja ob poplavih na železniški postaji v Rimskih Toplicah. (Vir: Lasten.)



Slika 23: Železniška postaja Rimske Toplice (Vir: Lasten.)



Slika 24: Železniška postaja Rimske Toplice. (Vir: Lasten:)

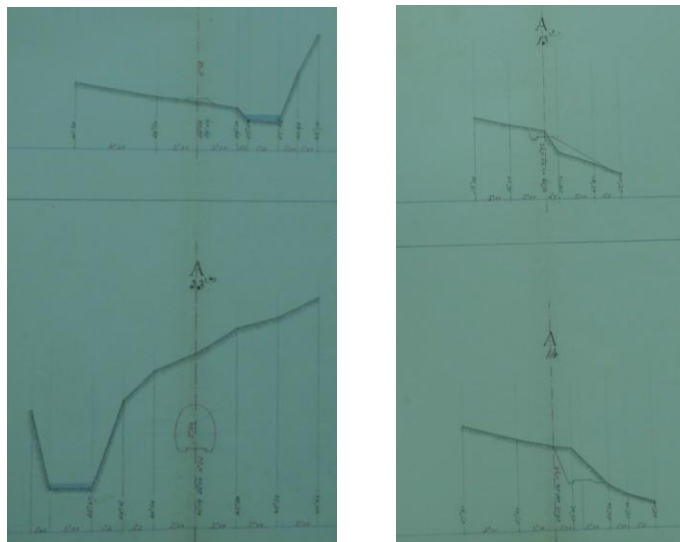


Slike 25 (levo), 26 (sredina) in 27 (desno): Zemljevid železniških poslopij v Rimskih Toplicah (Muzej Južne železnice Šentjur)

3.1 Brezno - Rimske Toplice

Leta 1866 so odkrili sklade premoga na Breznem. Lastnik rudnika na Breznem PAVEL pl. PUTZER, se je namreč odločil, da bo za odvoz izkopanega premoga do železniške postaje Rimske Toplice dal zgraditi ozkotirno rudniško železnico in leseni most čez Savinjo v Šmarjeti (kasneje znan kot Stanetov most). Najprej si je izbral Hudo jamo, ker je želel zgraditi do Laškega rudarsko železnico. Kmetje in lastnik zdravilišča v Laškem mu niso odstopili svoje zemlje. Že takoj spomladi leta 1861 so začeli s trasiranjem in gradnjo proge in mostu, nadaljevali pa naslednje leto. Konec leta 1862 je bilo že oboje dograjeno in usposobljeno za promet. Preizkušnja proge in mostu je bila opravljena na začetku leta 1863 in predana namenu. Proga je potekala po soteski Ične, skozi Šmarjeto, čez leseni most do postaje. Z Breznega navzdol so vozili premog v rudniških vagončkih, ki so jih imenovali "lore". Prazne so vlekli nazaj s konji. Prvi premog, ki ga je železnica pripeljala do Rimskih Toplic, je kupil Uhlich. Putzerju, ki je »prišel na nič«, je leta 1879 sledil bogati Dunajčan Henrik Drasche pl. Wartinsberg, ki ga je že 2 leti kasneje prodal jurkloštrskemu graščaku Edvardu Geipelu. Ta je

je rudnik leta 1890 prodal Trboveljski premogokopni družbi, ki je središče prenesla v Hudo jamo in od tam prevoz na postajo Laško. Rudarsko delo se je odmaknilo od naše pokrajine. Veliko ljudi iz okolice, ki so bili zaposleni v premogovniku, je takrat izgubilo službe, kar je občutno vplivalo na socialne okoliščine tukajšnjega prebivalstva. Rudniško železnico so razdrli, traso pa v glavnem porabili za cesto (Tičar, 2000, str. 9 in Tičar, 1954, str. 69).



Slika 28, 29: Načrt proge Brezno - Rimske Toplice. (Zgodovinski arhiv Celje)

3.2 Stanetov most

Kronist je ta most prvič omenil leta 1861. Že prva večja povodenj leta 1867 je odnesla dva mosta, rudniškega v Šmarjeti in topliškega pri postaji V Rimskih Toplicah. Most so sicer obnovili, a ne za dolgo. V hudi zimi leta 1880 je Savinja tako zamrznila, da je bil led mestoma debel tudi do enega metra. Preko zamrznjene reke so vozili celo težke tovore. Naslednjo pomlad, ko je nastopila močna odjuga, so ledene plošče pokale in se kopičile v velike sklade, ki so spet podrli mostove: šmarješkega, most na Gračnici in most pri oljarni v Širju. Ostal je le topliški most pri postaji (Tičar, 2000, str. 9).

Vasi ob obeh bregovih Savinje je na srečo vezal že prej obnovljeni topliški most, ki je bil sicer namenjen za goste v zdravilišču, a so ga smeli uporabljati tudi domačini. Plačevati so morali mitnino - 4 krajcarje v obe smeri. Zaradi gospodarske potrebe so že spomladi leta 1882 spet začeli graditi nov most. Kmetje so radi prispevali les rudniškemu podjetju, da so imeli prost prehod preko mostu. Pred koncem leta so most le obnovili.

Brv ne bode menda več postavljena, ker se bojé občine prevelikih stroškov; šolski obisk pa bode vsled tega mnogo slabši.

Obroci, bivajoči onkraj Savinje, so vsa leta sem hodili čez leseno brv, katero je dala postaviti tebeveljska premožekopna družba, da je zverila čezrtnj premož, ki ga je kupala na Buz, nem. Ko so pa premožekop opustili, se tudi niso več brigali za popravljanje brvi. Leta 1880. je je veda odšla. Dali so jo potem nekateri posestniki zopet najaviti in so se zaverali, da jo bodo vzdrževali, a to je ostalo le pri besedi. Do leta 1921 je bila brv še precej dobra, a ko ji je streha odpadla, je začel les trhniti. Ni bilo sedaj več var, no čez hoditi, zato se oblasti prehod prepovedale. Ljudstvo je pa ovire kmalu odstranilo in zopet hodilo čez. Brv je postajala vedno slabša. Za bi se ne moglo več čez hoditi, so odstranili na obeh koncih mostnice in dohod trdno zabil.

(Šolska kronika II, šol. leto 1921/22)

Ni sicer znano, če so bile v letih 1882 do 1921 povodnji Savinje manj rušilne, ali pa je most vzdržal do leta 1922, ko ga je Savinja vnovič razdejala.

Dne 13. junija 1922 se je most ob 14 na 9 z večer a močnim treskom podrl. Tiso je to slučajno videl z lastnimi očmi.

(Šolska kronika II, šol. leto 1921/22)

Ta most je tako varen za obe občini, posebno pa za Marija Gradec, ker morajo sedaj stroci po velikem ovinhu čez topliški most hoditi v šolo, ljudje pa v cerkev. Upranje pa je, da se bode vsaj prihodnje leto zgotovil in prometu odprl.

Po treh letih (1924) so pripravljala dela toliko napredovala, da so sredi poletja začeli most graditi. Most so končali in ga slovesno predali namenu konec leta.

Letošnje spomlad se se vendar po dolgem obstarljanju začele priprave za napravo novega mostu čez Savinjo, ki se je leta 1921 po dr. Vta namen se se zbirali pristo voljni darovi v denarju in lesu. Prispevali sta tudi občini Sv. Krištof in Marija Gradec in pa skrajni odbor. Nabralo se je do sedaj že toliko denarja, da se se lahko kupiti hrasti za tramove. Sedaj tesarji pridno tešijo, a kakor vse kaže, bode najbrž xmanjka, lo denarja, predno bode ves les pripravljen.

Most čez Savinjo.

(Šolska kronika II, šol. leto 1923/24)

I precejšnji in zbirami tukajšnjega prebivalstva se je vendar posrečilo, da se je leta 1924 degradiral nov most. Pokrivanje pri svetko v bodisi lesa ali denarja je prevzel za to določen „Odbor za zgradbo mostu“, ki je bil sestavljen iz sledečih gospodov: predsednik Franc Kokalj, viš. nadr. drž. žel. v p., namestnik Drago Majer, šol. upravitelj, tajnik Karel Dmošak, progovni mojster, blagajnik Franc Herronšek, posvetnik, odborniki pa Franc Gaberšek, Josip Lapanšek.

Ferdo Polškar, Matevi Večelak, in Karol Gr. lob in Sv. Krištof, Josip Črtnin in Laškoga pa kot zastopnik skraj. zastopa.

Zgradbo mostu je prevzel Franc Plečnik, kevarski mojster v Logatcu. Z delom se je pričelo 3. novembra, ko učalo pa v Božiču. Slovesna otvoritev je bila v nedeljo dne 21. decembra 1924. Načelnikov namestnik, šol. upravitelj Drago Majer je imel na licu mestu slavnostni govor, na kar je blagoslavlil most župnik g. Franc Troj. Pri tej priložnosti se je nabralo pristo voljnih prispevkov nekaj nad 1000 Din. Darun darovanega lesa so znašali vsi stroški v denarju okrog 50.000 Din.

Z degraditvijo mostu se je učencem bivanja, čim na levem bregu Savinje, pot do šole veliko skrajšala; v sled tega je postal tudi šolski obisk bolj.

(Šolska kronika II, šol. leto 1924/25)

Avgusta leta 1926 je povodenj odtrgala del mostu na levem bregu, vendar je Okrajnemu cestnemu podjetju uspelo še v istem letu most obnoviti.

ve in nastopale povodnji. Največja in najhujša povodenj, kar jo ljudje pomni, jo, je nastopila dne 9. avgusta 1926. Deževati je začelo 7. avgusta popoldan, nato pa lilo cel dan 8. avgusta. T noči od 8. do 9. avgusta je Savinja tako močno narasla, da je šla čez mostove in preplavila vse nižje ležeče njive, travnike in okrajno cesto. Ob 1. uri ponoči je vzbujal glas trobente gasilcev prebivalce, naj hite pomagat reševati, kar se da rešiti. Najhujši je bil prizadet hotel „Nova pošta“, kjer je segala voda v salonu skoraj do oken; vsi prostori pritličja so bili pod vodo. V poštnem uradu je stala voda 40 cm visoko. Na prostoru med „Novo pošto“ in železniško postajo je stala voda 1 m 30 cm visoko in je bil dohod na postajo mogoč le s prevažanjem s čolnom. Klet je bila do vrha napolnjena z vodo. Gostilničarju Francu Kreuh je izteklo 400 l vina. Tla v salonu in v poštnem uradu je voda dvignila. Napravila je por.

(Šolska kronika II, šol. leto 1926/27)

Po hudi ujmi v letu 1928/29 so spet ledene plošče, plavajoče po Savinji, odtrgale polovico zgornjega dela mostu in porušile dva lesena podpornika.

tem še vedno naltaral, mostki so se mē
ni kameti, mostovi in viharji zaporedoma.
Snega je padlo po dolini do 80 cm, po
hrbovih pa dosti čez 1 m. Čas pota
so bila zametena in ves pocestni pro-
met je bil ustavljen. Na železniško pro-
go so drčale na več krajih snežne lavi-
ne, ki so jo rasule. Vlaki so bili vsled
tega za čas, dokler se ni tir očistil,
ustavljeni, tovorni vlaki pa sploh za-
časno ukinjeni. Vozili so par dni
le osebni vlaki, a še ti jako neredno
z zamudami po celih 12 ur. Kō ča-
sa so potem vozili vlaki samo po
enem tiru, dokler ni bil tudi dru-
gi tir očiščen.

Narasla voda je prinesla železno cisterno, ki ni mogla odplavati pod mostom. Toliko časa je butala obenj, da ga je porušila. Podporniki pa so ostali. Še isto leto so zgradili poleg dveh starih še dva nova, tokrat betonska nosilca in gornji del. Most je bil spet usposobljen za peš hojo.

Ob 3/4 na 5. uri zjutraj je prinesla voda ve-
likansko cisterno, ki je z vso silo treščila
v most. Zar henutkov je most kljuboval
silnemu pritisku, a slednjič se je moral
vdati in odtrgal se je na levem bregu ter
zasukal kakor je dolg ob desnem bregu
navzdol. Dobro, da je bil močno vezan,
sicer bi voda celega odnesla in bi bila
velika nevarnost še za nižje ležeče mo-
stove. Les je torej povečini ostal, kar se
mora velika sreča imenovati.

Po večkratnih prošnjah je potem pre-
vel most okrajni zastop laški in ga
dal spet napraviti. 7. dobrih 2 mese,

cih po povodnji je stal spet na svojem
prejšnjem mestu.

Povodenj je septembra 1933 odnesla ves zgornji ustroj, le nosilci so kljubovali vodni stihiji. A most so spet obnovili. Tudi v času NOB je most odigral pomembno vlogo.

Po končani drugi svetovni vojni je bil most za silo obnovljen in je zdržal še do leta 1952, ko so ga zaradi varnosti morali zapreti. A že dve leti kasneje so z družbeno pomočjo in prostovoljnimi delom ter prispevki začeli most obnavljati (Tičar, 2000, str. 10).

»Pripravlja se gradbeni material, največ hrastovi trami in če ne bo posebnih zaprek, bo most še v tem letu izročen prometu. Pred železniško postajo bo zgradil mestno tehtnico.«³ (Šolska kronika III., str. 56)

³ Med poplavo, 5. in 6. junija 1954 je Savinja podrla dva oporna stebra pri obnavljajočem se mostu v Šmarjeti. Krajevni odbor je s pomočjo Okrajnega ljudskega odbora v Celju takoj pričel s sanacijo. Zgradili so mostno tehtnico s paviljonom pred železniško postajo. Poplavljenim družinam je Rdeči križ priskrbel živila, oblačila, obutev in gradbeni material. (Šolska kronika III., str. 67)

Med gradnjo je narasla Savinja čez noč odnesla veliko gradbenega materiala in podrla oba srednja betonska stebra. Takratnemu predsedniku LO Rimske Toplice Jožetu Ogrincu, ki je vodil obnovitvena dela, je uspelo obvladati težave tako, da je most le bil dograjen še pred koncem leta 1954. Leta 1973 so bile prvič vstavljene tudi železne traverze, ki so vezale srednja dva opornika. Delo je opravilo Cestno podjetje Celje za 11 milijonov dinarjev. A že šest let kasneje je narasla Savinja v oktobru 1979 spet posegla v usodo mostu. Spodjedena nosilna stebra in dotrajan les sta omogočila deroči vodi, da je odtrgala eno od srednjih polj, s čimer je bila uporaba mostu po skoraj 117 letih dokončno zapečaten. Poslednje neme spomenike - betonske nosilce – je podrla v strugo še usodna povodenj leta 1990. Čeprav je bilo takrat iz Republiškega sklada za odpravo škode po elementarnih nesrečah nakazano 150 milijonov dinarjev namensko za obnovo mostu, so namesto tega prebivalci levega brega Savinje dobili nekaj metrov asfaltne prevleke na poti od železniškega prehoda do železniškega podhoda v Strenskem. Zamujenih je bilo več priložnosti za obnovo. Z republiško denarno pomočjo je bila dana osnova, pripravljen je bil načrt in potrebni les, znan tudi izvajalec del za minimalno ceno, manjkal je le še posluš lokalne oblasti za potrebe krajanov. Krajanji so bili namreč močno prizadeti, ko so demontirani laški most vozili v razrez. Za obnovo rimskega mostu bi bil lahko zelo uporaben. (Tičar, 2000, str. 11)

3.3 II. svetovna vojna

Že novembra 1941 (v noči s 4. na 5. november) je komandant Stane Rozman z okoli 50 borci I. Štajerskega bataljona prečkal leseni most v Šmarjeti. V spomin na ta dogodek je dobil most ime po komandantu Stanetu: Stanetov most. V začetku junija 1942 je četa prišla na območje Rimskih Toplic preko Kozjanskega in minirala progo lesnih izdelkov na Gračnici pri Rimskih Toplicah. (Tičar, 1954, str. 22)

Za ilegalne prehode borcev in aktivistov iz Revirjev na Kozjansko in nazaj je most služil še do leta 1943, ko so ga Nemci onesposobili za varen prehod tako, da so odstranili mostnice in ga prepredli z bodečo žico. (Tičar, 2000, str. 10) 14. septembra 1944 so partizani s kozjanskega odreda v zgodnjih jutranjih urah napadli železniško postajo Rimske Toplice in s seboj odpeljali šefa postaje Karla Wetzta, ki je sodeloval pri aretaciji aktivista Završnika Karla in ga likvidirali. (Tičar, 1954, str. 63)

Partizani so v letu 1942 in 1943 kar trikrat minirali železniške tire na Gračnici. Akcije so vedno izvedli pomoči, prejšnji dan pa obvestili bližnje prebivalce, naj tisto noč pustijo okna odprta.

Izvedel sem tudi anekdoto, ki naj bi se pripetile nekega lepega dopoldneva. Na Gračnici je bila nemška postojanka. Partizani so jo skrivoma opazovali in vedeli za vse »premike« vojakov. Tako jim ni ušel podatek, kdaj nemški vojaki hodijo v Rimske Toplice na postajo po pošto. Nekega dne so v zasedi pričakali dva nemška vojaka, ki sta se s pošto na kolesu vračala na Gračnico. Na »ajnsnit« so ju zajeli in odpelji v bližnji gozd. Slekli so ju, odvzeli pošto in kolesa, vojaka pa prisilili, da sta se »pomankljivo oblečena« vrnila peš.

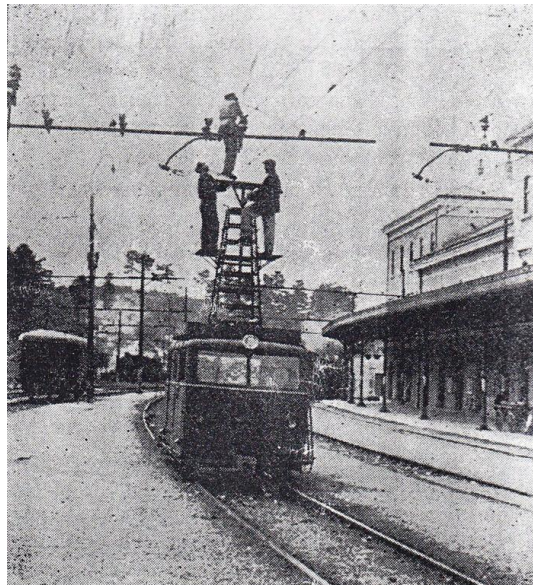


Na II. sv. vojno spominja tudi spominsko obeležje ob železniški progi Celje - Zidani most, v neposredni bližini nekdanjega mostu. Tu so partizanski kurirji v vseh letnih časih in ob vsakem vremenu preko Savinje prenašali partizansko pošto iz in za posamezne TV postaje (kurirske pošte). Kurirji so, pozimi in poleti, ne oziraje se na vremenske razmere in preteče nevarnosti vsak dan bredli Savinjo, vse do osvoboditve. (Tičar, 2000, str. 73)

3.4 Elektrifikacija proge

Proga Ljubljana – Maribor je bila elektrificirana pred in v letu 1968. Prvi vlak z električno vleko je pripeljal iz Zidanega Mosta v Rimske Toplice 15. novembra 1968 ob 11.49. S tem se je čas prevoza iz Ljubljane v Rimske Toplice bistveno skrajšal. Pred letom 1968 je ZTP uredilo in ojačilo tire in podvoze V obeh smereh od postaje. Prehod preko tirov na poti do ekonomije je ostal ovira, ki so jo s povezavo ceste od ekonomije do južnega podvoza na cesto proti Povčenu znatno omilili. (Tičar, 2000, str. 41)

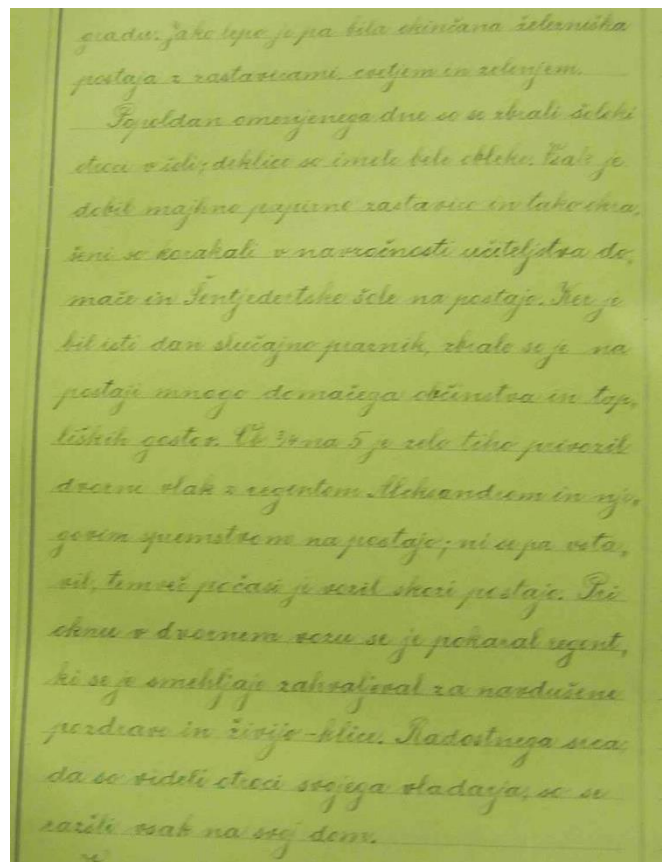
Elektrifikacijo so najprej izvedli iz Zidanega Mosta le do postaje Rimske Toplice. Tukaj je bilo potrebno zamenjati lokomotive. Delo je bilo zelo nevarno, saj takrat še niso uporabljali signalov ob progi, kakršne poznamo danes. Gospod Frece se spominja železniške nesreče, ki se je pripetila ravno v času menjavanja lokomotive, sta iz neznanega razloga trčili lokomotivi in »stistili« železniškega delavca.



Slika 30: Gradnja elektrifikacije na Južni železnici (vir: Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica. (Vir: <http://dlz.ilbis.com/dediscina/vozna-mreza/> (1. 3. 2015)

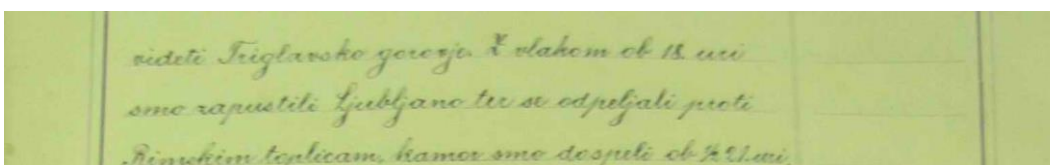
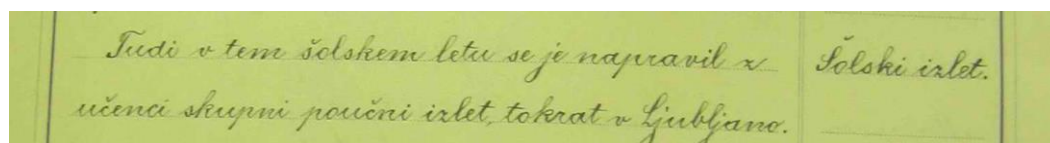
3.5 Iz šolske kronike

Zadnje dni junija leta 1920 se je skozi Rimske Toplice v Beograd peljal regent Aleksander.



Vir: Šolska kronika II, šol. leto 1919/1920

Tudi šoli je železnica pomenila okno v svet. Železnica je otroke popeljala na izlete v oddaljene kraje po Sloveniji, kasneje so se z vlakom peljali tudi v Zagreb in Opatijo.



(Šolska kronika II, šol. leto 1923/24)

<p>Posledni izlet šolske mladine se je puredil le, tos v Zagreb dne 28. maja 1925. Udeležili so se ga učenci 2. razreda in deloma tudi iz 1. razreda, skupaj 41 otrok pod vodstvom obeh učiteljskih oseb in soproge šolskega upravitelja. Odpravili so se z jutranjim, vrnili pa z večernim vlakom. Spoznali so s tem izletom</p>	<p>Šolski izlet.</p>
---	----------------------

(Šolska kronika II, 1924/25)

Šolsko leto 1922/23

<p>Dne 1. junija 1923 so se ob 12. uri peljale gosti od vojakov, ki so bili od Avstrijcev med vojno v Judenburgu ustreljeni, v Ljubljano, kjer so jih na ondostnem pokopališču pokopali. Na vseh postajah so te mučenike primerno počastili, posebno pa v Mariboru in Celju. Tudi tukajšnji učenci so pod vodstvom obeh</p>	<p>Prevoz juden- burških žrtov</p>
---	--

<p>učeni oseb z rastavicami v rokah pohiteli na postaje in tamkaj videli v vagonu krste ubogih vojakov. Pohle niti so žrtvam velik sopek napravljen iz ravnih cvetk.</p>	
--	--

1924/25 – ŽELEZNIŠKA NESREČA

Dne 8. decembra 1924 sta ob 14. uri
kičila dva tovorna vlaka skupaj in sicer
katerih 60 m nižje od novega mosta. Ždreb,
ljenih oziroma deloma pokvarjenih vo-
zov je bilo 9. Materijalna škoda je bila
precej velika; človeških žrtv ni bilo.

Železniška
nesreča.

1928/29 – ŽELEZNIŠKA NESREČA

Dne 11. februarja 1929 je ob 2. uri zjutraj
traj na kretnici blizu lesenega mostu
iztiril tovorni vlak s strojem in 4 vo-
zovi. Zapeta sta bila s tem tira in je
bil zato do 9. ure ves promet ustav-
ljen. Tekom dneva so odpuli šestdrugi
tir. Človeških žrtv ni bilo, ker je sprem-
ljajoč vlakovo osebje še pravočasno pos-
skakalo iz vlaka, pač pa je material-
na škoda, ki je pri tem nastala, pre-
cej velika.

Konec na
železnici.

Spomladi 1943 je šolska mladina prvič pod budnim očesom vodje šole nabrala zdravilne rastline. Večino so jih posušili v šoli. Do konca šolskega leta so nabrali in posušili 90 kilogramov rastlin za čaj, ki so jih oddali veletrgovcu Walterju Gremslu v Gradec.



Učenci pred železniško postajo z vrečami posušenih travniških in zdravilnih rastlin (Šolska kronika II., šol. leto 1942/43)

3.6 Sklepne ugotovitve

H1: Izgradnja železnice skozi kraj je pomembno prispevala k razvoju zdraviliškega turizma v kraju.

Hipoteza je potrjena Lastnik zdravilišča, g. Uhlich se je dobro zavedal, da bo lahko le tako zapolnil svoje nastanitvene kapacitete. V ta namen je prispeval k izgradnji betonskega mostu čez Savinjo leta 1911, ki še danes edini v kraju povezuje levi in desni breg Savinje. V novi Jugoslaviji je zdravilišče prišlo pod okrilje JLA. V Vojnem centru za medicinsko rehabilitacijo (ki je bil zaprtega tipa) so se zdravili vojaki in častniki. Takrat se je na železniški postaji v Rimskih Toplicah ustavljal tudi brzi vlak. V Kraj so z vlakom pripotovali tudi dnevni gostje odprtega termalnega kopališča, ki ga je Uhlich zgradil leta 1931. Sogovorniki so mi zaupali, da so na železniški postaji v poletnih mesecih prodali tudi do 6000 vozovnic.

H2: Železnica je bila razlog za propad manjših kmetov v kraju.

Te hipoteze ne morem ne potrditi ne ovreči. Kljub temu, da je železnica v kraj prinesla nove zaposlitve, so krajanji postali le pol proletarci. Na železnici so opravljali težja fizična dela in z njimi nadaljevali na svojih manjših kmetijah. Pridelek so prodajali v zdravilišče, vendar je lastnik raje uvažal živila iz drugih krajev po železnici. Marsikateremu kmetu je železnica postala okno v svet za prodajo kmetijskih pridelkov, vendar natančnih podatkov ni.

4 ZAKLJUČEK

Pred seboj imam razglednico železniške postaje v Rimskih Toplicah iz leta 1930 in fotografijo, ki sem jo posnel iz iste perspektive mesec nazaj. Skoraj enaki sta. O razvoju kraja to veliko pove. Poslopje železniške postaje je bilo zgrajeno leta 1848. Zgradba, ki je bila ob svojem začetku veličastna, kaže danes žalostno podobo. Menim, da bi morali bolj skrbeti za njo in njeno okolico, saj se je ohranila kot zgodovinski spomenik. Tudi vrveža ljudi, ki se s kovčki drenjajo na peronu, ni več. Najbolj zaseden je jutranji vlak, s katerim se srednješolci vozijo v šolo v Celje in Šentjur ter redki posamezniki. Ljudje danes ne moremo več brez avtomobila. Tako na železniški postaji v Rimskih Toplicah mesečno prodajo le približno 1500 vozovnic. Učenci osnovne šole se na izlete le redko odpravijo z vlakom.

Prav tako v kraju ne stojijo več tovorni vlaki, ker ni industrije, ki bi jih potrebovala.

A jaz rad pridem na postajo. Gledam potniške in tovarne vlake, ki se ustavljajo na postaji ali vozijo mimo.

5 VIRI

Železniški prevoz, vikipedija, prosta enciklopedija:
http://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezn%C5%A1ki_prevoz (12. 2. 2015)

Miniaturna železnica,
http://www.miniaturna-zeleznica.com/SZ_vlaki/dizel.php (15. 2. 2015)

Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica:
<http://dlz.ilbis.com/dediscina/vozna-mreza/> (1. 3. 2015)

Zgodovinski arhiv Celje, f6/266-271

Šolska kronika (Zgodovinski arhiv Celje)

Brilej, M. (1999): *150 let železnice 1948 – 1999*. Litija. Tiskarna Aco

Košir, M. in Bogić, M. (2013): *Železniška proga Šentilj – Zidani Most*. Maribor. Založba PRO-ANDY.

Mohorič, I. (1968): *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana, Slovenska matica

Orožen, J. (1959): Gradivo za zgodovino Rimskih Toplic in okolice. V *Celjski zbornik* (str. 119–187). Timske Toplice: Zveza borcev Rimske Toplice.

Tičar, L. (1954): *Rimske Toplice v borbi in svobodi*. Rimske Toplice: Zveza borcev.

Tičar, Z. (2000): *Blišč rimske Trnjuljčice*. Laško: Vigred.

6 PRILOGE

INTERVJU Z G. IVANOM JELENCEM, 29.12.2014

Od kdaj do kdaj ste bili zaposleni na Slovenskih (Jugoslovanskih) železnicah? (Koliko časa v Rimskih Toplicah?)

Prosim, opišite svojo poklicno pot!

Na železnici sem se zaposlil s 01.02.1972 in sicer najprej sem bil napoten na tečaj za prometno transportnega delavca, ki je bil potreben, da si delo v prometu sploh lahko opravljal. Ta tečaj je trajal tri mesece s tem, da si moral na zaključku opraviti poseben teoretični izpit iz znanja prometnih predpisov. Nato si opravljal enomesečno praktično delo pod nadzorom starejših delavcev na premiku v Celju. Po uspešno opravljenem strokovnem izpitu smo bili razporejeni na delo po železniških postajah. Tako so mene takoj razporedili na delovno mesto prometno transportnega delavca v Rimske Toplice. Tu sem opravljal delo spremljevalca strojev (takrat je bila elektrificirana proga do postaje Rimske Toplice in tu se je vršila menjava strojne vleke za vse vlake) na postaji in hkrati skladiščnika za kosovno blago. Po potrebi pa sem bil razporejen tudi za kretnika na postojanki I. ali II. V letu 1973 je bilo pomanjkanje prometnikov ali vlakovnih odpravnikov. Zato so me po službeni potrebi poslali v Ljubljano na izobraževanje ob delu za prometnika. Ta šola je trajala skupaj najprej teoretični del eno leto, potem pa še praktični del skoraj eno leto na različnih postajah na območju Celja. Začel sem na enotirni progi v Polzeli, nadaljeval pa na postaji Rimske Toplice in Laško, kjer sem leta 1974 opravil strokovni izpit iz prometa. Službo prometnika ali vlakovnega odpravnika sem opravljal eno leto na postaji Laško, nato v Rimskih Toplicah z nadomeščanji v Šentjurju, Grobelnem, Poljčanah in Slovenski Bistrici. Leta 1979 sem izgubil prvo zdravstveno skupino zaradi obolenja hrbtenice, nato pa sem bil razporejen na delovno mesto referenta za obrambo in zaščito v Celju, ker sem imel nekaj tovrstnega znanja kot vodnik v JLA. Na tem delovnem mestu sem ostal vse do invalidske upokojitve 20.04.2001, zaradi operacije obrabljenega kolka, predvidena pa je bila tudi operacija drugega kolka. Tako za nadaljnjo delo po odločitvi posebne komisije nisem bil več zmožen. Po takratnih pogojih za upokožitev pa sem bil dovolj star in skupaj z benificirano delovno dobo (daljšo delovno dobo v štetju zaradi posebej težkih delovnih pogojev v neposrednem prometu, mesečno sem delal včasih tudi po 270 ur v izmenah in nočno delo) . Tako sem izpolnjeval tudi pogoj potrebnih let dela za upokožitev – več kot 35 let dela na železnici v prometu.

Zakaj ste se odločili za delo na železnici? Kako so to odločitev sprejeli doma?

Za delo na železnici sem se odločil – prvič, ker je takrat bilo delo na železnici res spoštovano, vladal je določen red in delo v prometu je bilo zanimivo. Takrat se je ta služba smatrala za državno, takoj za vojsko in policijo. Tudi delo z ljudmi in v uniformi me je veselilo. Drugič pa je bilo takrat veliko pomanjkanje delavcev za ta delovna mesta. Hotel sem pomagati, da bi železnica obdržala svoj položaj. Doma so mojo odločitev morali sprejeti, čeprav ne radi. V življenju sem pomembne odločitve zmeraj sprejemal sam, ne glede na to kaj si mislijo drugi.

So vam starejši zaposleni kdaj pripovedovali o svojih izkušnjah ali dogodkih na železnici, ki so se zgodili pred Vašo zaposlitvijo?

S starejšimi ljudmi – sodelavci smo se veliko pogovarjali. Vendar ob delu je bilo treba vedno misliti najprej na delo, ki si ga opravljal. O dogodkih na železnici pred tem pa je bilo bistveno predvsem to, da smo mlajši starejše tudi po letih ne samo po nadrejenosti, zelo spoštovali. Vsak, ki je dopolnil potrebna leta za upokojitev pa je bil še posebej spoštovan, saj v neposrednem prometu si moral imeti tudi kanček sreče, če si živ in zdrav dočakal upokojitev. V tem času pa je tekla modernizacija (elektrifikacija) železnice in v 30 letih je promet od hlapona napredoval v povsem modernizirano potovanje – kot je še danes.

Kdo so bili Vaši sodelavci iz Rimskih Toplic in okolice? Povejte kaj o njih!

Sodelavci so bili v večini krajanji iz okolice Rimskih Toplic ali drugih postaj iz območja Celje. Z vsemi smo se poznali kot sosede in vedeli smo, kaj kdo zmore in koliko se lahko na koga zaneseš. Bili smo samo povprečni ljudje iz normalnega življenja, ki pa smo čutili pripadnost železnici in tesnejšim stikom. Vse te ljudi sem imel zelo rad in z nekaterimi smo še vedno kot v sorodu.

Opišite življenje in delo na postaji ob nastopu službe in naprej ter pomembne posodobitve postaje.

Ob nastopu službe je bilo treba upoštevati stroga pravila o urejenosti in sposobnosti delavca za delo v prometu. Sprejem in predajo službe med seboj smo podpisali in s tem je bila sprejeta tudi odgovornost, ki se je sankcionirala. V teh tridesetih letih je potekala modernizacija železnice od elektrifikacije, zavarovanja postaj in prometa do vlakov od parne vleke do najnovejših. Sama trasa proge ali postajnih objektov pa se ni kaj dosti spreminjala. Že v času gradnje, če samo pomislimo na poplave, je bila trasa v takratnih razmerah in sedanjem prometu – zares optimalno in z veliko rezervo načrtovana.

Lahko primerjate kako je bil vaš poklic spoštovan v času, ko ste ga opravljali in danes?

Mislím, da je še vedno nekaj tega spoštovanja do delavcev na teh delovnih mestih. Vendar pa se ne da primerjati sedanjih pogojev dela in nekoč. Nekaterih delovnih mest sploh ni več. Na postaji Rimske Toplice je bilo nekoč zaposlenih od 15 do 20 delavcev. Sedaj so le še 4 prometniki in ob sedanji modernizaciji bodo tudi ti odpadli. Ves promet se bo odvijal avtomatsko ali z daljinskim vodenjem iz centra v Mariboru ali v Ljubljani.

Kako je železnica vplivala na gospodarstvo kraja in obratno? (zdravilišče, Tovarna lesne galanterije, ...)

V tistih časih, ko je železnica predstavljala bistvo prevoza je imela zelo močan vpliv tudi za Rimske Toplice. Sedaj pa mislim, da je pomen skoraj izničen. Morda v tranzitu še nekaj pomeni, za sam kraj pa bore malo. Vse se je preusmerilo na cesto, pa naj bo tovorni ali potniški promet. Mogoče se bo v bodoče kaj spreminjalo, ampak to je že širši pomen v Evropi.

Kako so politični dogodki vplivali na spremembe? (partijski kongresi, zamenjava oblasti, vojna za osamosvojitve, ...)

Na delo v železniškem prometu ti vplivi niso bili občutni. Na železnici smo vedno delovali v skladu s splošnimi interesi Slovenije.

Katere pomembne politične osebnosti so se peljale skozi kraj? Po čem ste si zapomnili dogodek?

Delavci v železniškem prometu smo bili vedno odgovorno vključeni v sam promet, kdo vse se vozi po železnici pa nam ni bilo bistveno. Vsakega potnika ali tovor smo enakopravno upoštevali in vse je bilo treba pravočasno in varno pripeljati na cilj. Za državnike je bil nekoč organiziran specialni vlak, ki pa je vozil po posebnem voznem redu in bili so določeni posebni pogoji vožnje. Za promet teh vlakov smo delavci v prometu opravljali posebej šolanje in izpite. Kdo vse se je vozil po naših progah ni podatkov - razen morda v kakšni kroniki, kjer so opisovali kot posebno doživetje že, če se je kakšna osebnost peljala skozi naš kraj. Takega dogodka v času mojega dela ni bilo.

Kakšen je bil utrip življenja na postaji (gostje zdravilišča, delavci, dijaki, ostali potniki, ...)

Železniška postaja je bila nekoč središče zbiranja ali srečevanja ljudi. Na postajah so potniki čakali na prihajajoči vlak, hkrati pa so se srečevali, se pogovarjali in bilo je zanimivo. Kot potniki so prihajali tudi srednješolci, ki so se vozili v Celje. Veliko je bilo nekoč tudi delavcev, ki so se vozili v razne kraje na delo. Med seboj smo se poznali, saj so kupovali mesečne karte leto za letom. Malo manj spominov imam na goste zdravilišča Rimske Toplice, ki so se tedaj kar veliko vozili z vlaki na zdravljenje, predvsem iz Beograda, Splita in drugod. Delavci v Zdravilišču Rimske Toplice so bili zelo prijazni in ni bilo nobenih težav. Morda so bili včasih oficirji JLA na zdravljenju v zdravilišču malo nezadovoljni, ker so bili navajeni, da jim je vse po volji in njihovih ukazih, tu pa je imel promet prednost pred njimi. Včasih je zaradi tega nastalo nekaj vroče krvi. Tega sedaj ni več, saj se le malokdo vozi z vlakom v zdravilišče.

Morda lahko poveste kaj o železnici Brezno – Rimske Toplice?

Teh podatkov nimam. Niti se ne spomnim, da bi se kdaj o tem pogovarjali. Ta železnica je bila v uporabi samo za rudniške potrebe oz. prevoz premoga.

Kaj se Vam še zdi pomembno, pa nisem vprašal?

Kaj novega ali kaj drugega mislim, da ni posebej zanimivega. Lahko bi le opisoval posamezne dogodke v prometu bolj podrobno a to ni tako pomembno. Nekaj opisov posameznih zanimivosti je verjetno v kakšni kroniki. Vendar to se lahko prebere tam in nima smisla ponavljati opisov!

Ivan Jelenc

INTERVJU JANEZ KAPUN, 4. 2. 2015

Izhajam iz tistih časov, ko smo morali svoje predpostavljene spoštovati in seveda ubogati. Vendar se je tudi takrat našel kdo, ki te je hotel spraviti na drugo pot ali v drugo prepričanje. Vendar že od ranega otroštva sem spoštoval poštenost. Tako se mi je zgodilo, da je prišel v skladišče v Celju, kjer sem takrat delal, sekretar partije in me je hotel zvabiti v njihove vrste. Ker sem človek, ki spoštuje poštenje in pravico, sem takoj opazil z njegove strani nepoštenje in sem se od tega distanciral. Nekaj časa sem s strahom prihajal v službo in čakal, če mi bodo kaj naredili oz. me na kakršen koli način zaradi neupoštevanja partije kaznovali. Hvala Bogu ni bilo nič hujšega in še zmeraj sem lahko opravljal službo na železnici, To je bila moja prva preizkušnja in neprijeten dogodek na železnici.

Bilo je seveda tudi veliko lepih trenutkov in dogodkov, ki sem jih doživel na železnici. Moj najljubši dogodek in najlepši spomin je bil dan, ko sem že opravljal službo prometnika na postaji Rimske Toplice. Nekega dne (ne spomnim se natančnega datuma), ko sem nastopil službo, sem pri predaji službe prejel obvestilo, da bo tega dne na postajo prvič po ukinitvi parne vleke prispel na našo postajo muzejski vlak z gosti. Bil sem ponosen, da sem se lahko fotografiral z muzejskim vlakom.



Na železnici sem se zaposlil leta 1977 , od leta 1984 do upokojitve na postaji Rimske Toplice.

Moja poklicna pot se je začela leta 1968 kot mizarški vajenec pri obrtniku Petru Hrastelju. Po odsluženem vojaškem roku leta 1975 sem nadaljeval svojo poklicno pot v mizarstvu do leta 1976. nato sem bil za pol leta Obnovi Radeče, potem še pol leta Tim Laško, nato pa na železnici.

Za železnico sem se odločil, ker mi je bil ta poklic v ponos in tudi ker je bil železničar moj oče.

Od starejših železničarjev sem se veliko naučil. Ker so mi starejši delavci pripovedovali razne dogodke in kako so morali oni to delati, sem še bolj vzljubil ta poklic.

Moji sodelavci v Rimskih Toplicah so bili: Peklar Vinko kot šef postaje, sodelavci: Gorišek Alojz, Primožič ?, Judi Ivan, Vinko Alojz in Potušek Mirko kot postajna sodelavca. Vsi ti delavci so bili zelo marljivi pri svojem delu, tako da sem se lahko od njih veliko naučil. Žal dandanes tega ni več in zato je tudi takšno stanje kot je.

Ob nastopu službe v Rimskih Toplicah sem začel kot vlakovni odpravnik (prometnik) in tako sem to delo opravljal do upokojitve.

Poklic prometnika na moji začetni karieri je bil zelo spoštovan. Dandanes pa je vse drugače in ni kolegijalnosti, ni spoštovanja, ni prijateljstva kot je bilo takrat in tudi za poklic ni več tako cenjen.

Železnice za Rimske Toplice so bile takrat v mojem začetku pravo okno v svet, dokler niso uničili ekonomisti s svojimi zgrešenimi idejami o transportu blaga. Posledica tega je, da je ostalo veliko delavcev brez dela.

Politični dogodki so zelo vplivali na delo na železnici, moral si biti zelo močan, da si krmaril med temi politiki. Pod partijskim vodstvom smo morali veliko stvari delati v srbohrvaščini, čeprav smo bili Slovenci (primer: telefon – telegraf), zato sem res komaj čakal, da se osamosvojimo in da smo končno 1x na svoji zemlji gospodarji.

Mimo postaje Rimske Toplice so se velikokrat vozili partijski veljaki, za katere so takrat veljale izredne razmere, dokler ni bil prevoz opravljen. Po strogim nadzorom in kontrolo smo

bili takrat, ko je mimo postaje vozil modri vlak z imenom Sutjeska. Ta vlak je prevažal tedanji najvišji politični vrh.

Jaz sem imel zelo lepe odnose z vsemi gosti, ali so to bili razni gostje iz zdravilišča ali pa turisti, ki so prišli mimo. Tudi z ostalimi potniki sem bil v dobrih odnosih, tudi z dijaki, razen z določenimi razgrajaci, zaradi katerih smo po službeni dolžnosti morali varovati družbeno imovino (celotno postajno poslopje).

O železnici Brezno – Rimske Toplice sem slišal, vendar je nisem videl. Vem pa to, da je potekala ta železnica iz Brezna preko Šmarjete in preko Savinje na klančino, ki je še sedaj levo od postaje Rim. Toplice v smeri Laško, kjer so nakladali premog, ki so ga pripeljali iz Brezna.

Upam, da sem ti s temi odgovori vsaj malo pomagal. S spoštovanjem, Janez Kapun