



# Kretniška postavljalnica

EŠD 3057

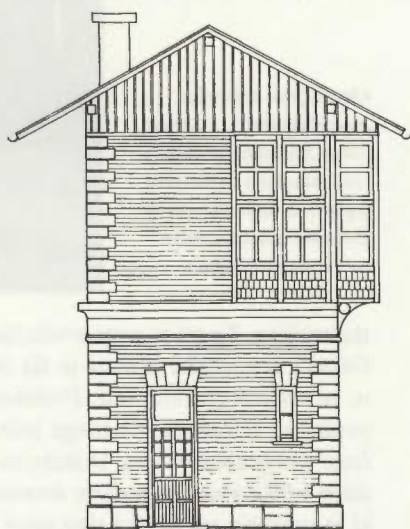
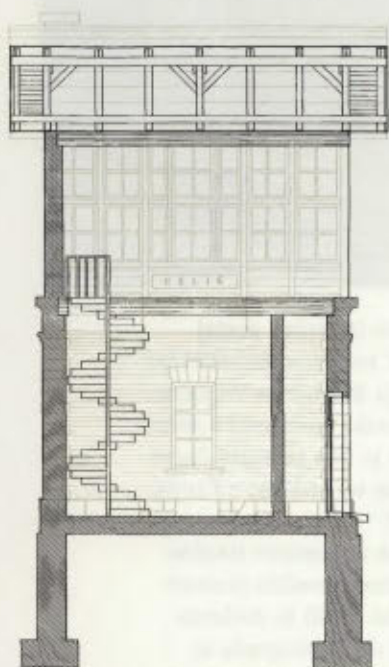
kraj  
časovna opredelitev  
čas obnove  
ogled

Celje  
1908–1910  
1996  
Postavljalnico si je mogoče ogledati kadarkoli.

V sklopu železniške postaje Celje, 100 m severno od glavnega postajnega poslopja, ob železniški progi stoji stara kretniška postavljalnica. To je stolpičast, zidan objekt z lesenim razglednim pomolom in ohranjenim kretničarskim mehanizmom, iz katerega so nekoč daljinsko upravljali s kretnicami in signali.

Zgradba je enonadstropna, visoka skoraj 10 m. Iz pritličja, kjer so žice in mehanizmi za vodenje jeklenih vrvi, vodijo v nadstropje polžaste litoželezne stopnice. Zgornji prostor ima velika kasetna okna na sever, vzhod in jug, ki so omogočala kretničarju dober pregled nad vso postajo. V tem prostoru so vzvodi, s katerimi so nekoč ročno upravljali s kretnicami in signali, tu so bile locirane tudi vse komunikacijske naprave (telegraf, kasneje telefon, elektromehanske varnostne naprave...).

Gradnja proge od Dunaja proti Trstu je bila za avstroogrsko državo eden najpomembnejših državnih projektov. Tako pove-



- ▲ Vhodna fasada in prerez kretniške postavljalnice ... »Iz pritličja, kjer so žice in mehanizmi za vodenje jeklenih vrvi, vodijo v nadstropje polžaste litoželezne stopnice. V tem prostoru so vzvodi, s katerimi so nekoč ročno upravljali s kretnicami in signali« ... (merilo: 4mm=1m)
- ◀ Ročice za premikanje kretnic ... »Ko je kretničar premaknil kretnico se je njegova aktivnost signalizirala v prometno pisarno« ...

zava južnih predelov Poljske, bogatih z rudninami in premogom, kot zveza z Jadranskim morjem se je zdela prioritarna naloga, ki so jo želeli realizirati čim prej. Zato ni čudno, da so »železno cesto« speljali prav čez naše kraje že zelo zgodaj. Prvi vlak je iz Gradca v Celje pripeljal leta 1846, proga pa je bila dograjena leta 1857. Slovencev ni nihče spraševal, kje in kako si želijo, da bi bila speljana. Morala je biti zgrajena po najkrajši in finančno najugodnejši varianti!

Da je promet kmalu narasel preko pričakovanih meja, je

Obnovljena kretniška postavljalnica ... »Uprava Južne železnice je uvidela novo situacijo in dovolila izgradnjo najmodernejše kretniške postavljalnice na svojem omrežju.« ...



razumljivo. To pa je pogojevalo tudi razvoj in širitev postaj. Celjska železniška postaja je šla skozi več rekonstrukcijskih faz in se večkrat spreminjala. Problem sotočja Savinje in Voglajne, poplav in bližnjega mestnega jedra je postajo utesnjeval v določene prostorske okvire. Dokončna rešitev je bila povojna dograditev velike tovarne postaje severovzhodno od sedanje v Čretu, ki je prevzela večji del nalog stare postaje.

Ena največjih sprememb v Celju je bila dograditev lokalne železnice do Velenja leta 1891, ki je občutno povečala promet na postaji. Vlaki s premogom iz Velenja so delali še dodatno gnečo na tirih. Progo so kmalu podaljšali do Dravograda in promet je stekel leta 1899. Končno je svoje prispevala še leta 1903 dograjena proga Grobelno - Rogatec, saj so nekateri potniški vlaki začeli svojo pot za to progo tudi v Celju. V desetletju se je promet v Celju izdatno povečal. Iz postaje, ki je bila prehodna in so se vlaki le ustavljali, da so sprejeli potnike in tovor, je Celje postalo pomembno prometno križišče s potrebo

po lastni ranžirni postaji.

Vse to je narekovalo popolnoma nov koncept postaje in njeno temeljito preureditev. Uprava Južne železnice je uvidela novo situacijo in dovolila izgradnjo, za tiste čase seveda, najmodernejše kretniške postavljalnice na svojem omrežju.

Za vzor so si vzeli enak objekt, ki je že stal v Mürzuschlagu. Zelo verjetno je Južna železnica nameravala imeti tovrstno postavljalnico kot standardni objekt za uporabo na raznih postajah, vendar ni znano, da bi še kje zgradili enakega. O sami gradnji



Signalni mehanizem ...  
»S premikom določene ročice je kretničar lahko premaknil kretnico v levi ali desni položaj ter odprl ali zaprl signal« ...

postavljalnice, postojanke ali kretniškega stolpa št. 2, kot so jo tudi imenovali, ni znanega skoraj nič. Gradbeno dovoljenje je bilo izdano leta 1905, dograjena pa je bila verjetno med leti 1908–1910. Fotografija iz leta 1910 že potrjuje njeno prisotnost.

Vse do konca uporabe se izgled postavljalnice ni spreminjal. S spremembami na postaji so se sicer spreminjali položaji upravljalnih elementov, vse drugo pa je ostalo nespremenjeno do konca njene uporabe.

Princip delovanja postavljalnice je bil karseda preprost, izvedba pa po svoje komplicirana. Postavljalnica je bila s telefonom povezana s prometno pisarno na glavni železniški postaji, od koder so dobivali osnovne ukaze za premike kretnic in signalov. Te so premikali na zelo preprost način. Od vsakega signala in kretnice sta v postavljalnico vodili dve jekleni žici. Preko zapletenega sistema kolesc, vodil, kanalov in nosilcev so bile kretnice mehansko povezane z vzvodjem postavljalne, torej komandne naprave v stolpu. S premikom določene ročice je kret-

ničar lahko premaknil kretnico v levi ali desni položaj ter odprl ali zaprl signal. Celotna naprava pa je bila izvedena tako prebrisan, da je bila električno povezana s prometnim uradom na postaji. Ko je kretničar premaknil kretnico se je njegova aktivnost signalizirala v prometno pisarno, kjer so to aktivnost zabeležili, obenem pa zaradi varnosti blokirali vzvod v postavljalnici. Tako so preprečili, da bi se kretničar morda zmotil in ponovno premaknil isti vzvod. Vse skupaj je bilo narejeno tako, da je bilo mogoče uvozni ali izvozni signal odpreti le v prime-

Notranjost kretniške postavljalnice ... »Preko zapletenega sistema koles, vodil, kanalov in nosilcev so bile kretnice mehansko povezane z vzvodjem postavljalne, torej komandne naprave v stolpu« ...



ru, ko je bila vozna trasa varno postavljena in zavarovana (zaklenjena). Z vrsto elektromehanskih naprav je sistem varno deloval. Izdelalo jo je dunajsko podjetje Siemens & Halske.

Sistemi sedanjega upravljanja kretnic temeljijo na enakih osnovah kot nekoč. Zaradi razvoja elektrotehnike in železniške tehnike nasploh delujejo naprave za upravljanje kretnic in signalov zdaj s pomočjo elektrike. Ni več potrebna moč človeških mišic za premike tirnih naprav, saj kretnice premikamo z elektromotorji, signali pa nimajo več mehanskih delov in so postali v bistvu le nekoliko dodelani semaforji, kot jih poznamo na cestah.

Jasno je, da postavljalnica s svojim sistemom delovanja ni bila več kos sedanjim nalogam in razvoju tehnike. Presenetljivo pa je dejstvo, da je celotna naprava vzdržala v redni uporabi skoraj celo stoletje!

Verjetno ima glavno zaslugo za ohranitev postavljalnice znani celjski ljubitelj vlakov, gospod Jože Resnik, ki se je zanjo prvi zavzel. Zato je leta 1996 Zavod za varstvo naravne in kul-

turne dediščine iz Celja dal soglasje za obnovo postavljalnice in izdelal konzervatorski program.

Dne 2. junija 1996 se je v Celju pripravljala velika proslava ob 150-letnici Slovenskih železnic. Delno devastirana in zane-marjena je tudi postavljalnica čakala to slavje. Nekako 10 dni pred proslavo pa je iz Ljubljane prišla gradbena ekipa in začela prenovo objekta. Popravili so streho, zamenjali strešno pločevino, prepleskali okna in vrata ter uredili fasado.

Urejena sta bila le zunanji izgled stavbe in streha, žal pa pri gradbenih delih niso upoštevali že izdelanega konservatorskega programa. Vse to še čaka strokovnjake v prihodnjih letih<sup>1</sup>. Nedokončana dela bodo pri nadaljnji obnovi v naslednjih delih dodelana, objekt pa bo kot kaže zaživel novo življenje.

Prevzelo naj bi ga novoustanovljeno celjsko društvo ljubiteljev železnic za svoj klubski prostor.

V letu 2000 so poleg zgradbe postavili vrsto starih železniških signalov v spomin na staro postajno signalizacijo.

MAG. TADEJ BRATE

---

1 Mlada arhitektka Marjana Slovnik je septembra 1997 pripravila seminar-sko nalogo o postavljalnici, raziskala njeno zgodovino in podala nekatere zanimive rešitve za preureditev notranjosti in novo uporabnost. Deli njenih raziskav in podatkov so z njenim dovoljenjem uporabljeni tudi kot vir pri tem zapisu, za kar se ji na tem mestu lepo zahvaljujem.