

ŽELEZNA CESTA

Anton Sore
Celje

ŽELEZNIŠKA PROGA CELJE-VELENJE-DRAVOGRAD IN VELENJSKI ŽELEZNIČARJI

V naslednjem prispevku želimo prikazati gradnjo in obratovanje železniške proge Celje-Velenje-Dravograd po razvojnih obdobjih. Zanimalo nas je življenje velenjskih železničarjev, njihovo izobraževanje, delovne, stanovanjske in zdravstvene razmere, oblačenje, združništvo in prehrana ter prosti čas in rekreacija. Težišče raziskovanja je bila polpretekla doba, ko se je v Velenju oblikovala svojevrstna železničarska soseska, ki jo sedaj komaj še zaznamo.

UVOD

Parni stroj v mnogočem simbolizira industrijsko revolucijo. Na slovenskem ozemlju so ga prvič uporabili za parnik *Carolina*, ki so ga splavili v Trstu leta 1818. V naslednjih letih so izkoriščali njegovo pogonsko silo v predilnicah, npr. v Preboldu, idrijskem rudniku, parnih mlinih, tovarnah mila idr. (F. Gestrin, V. Melik 1979: 415). Prvič so v javnem prometu uporabili *Stephensonovo parno lokomotivo* v Angliji leta 1825, dokončno pa se je parna vleka tam uveljavila leta 1829; konje so na progi Liverpool-Manchester povsem nadomestile lokomotive (M. Bogić 1989: 5). Kmalu zatem so začeli graditi železnice v Franciji (1832) ter v Belgiji in v Nemčiji (1835). V habsburški monarhiji so se zavedali prednosti "železne ceste", zaradi pomanjkanja finančnih sredstev pa so bili sprva zadržani in so pobudo ter tveganje prepustili zasebnikom, delniškim družbam. Zasebni kapital se ni dovolj oziral na politične in državne interese države, ki se je zato odločila, da v lastni režiji zgradi železnico na sever do meje s Saško in na jug do glavnega pristanišča Trsta. Južno državno železnico (*K. k. Suedliche Staatsbahn*) na relaciji Gradec (Graz)-Celje so trasirali leta 1842, čez štiri leta, na binkoštno nedeljo (2. 6. 1846), pa so jo odprli za javni promet. Za železniško povezavo Celja z Ljubljano so načrtovalci pripravili tri variante. Dve sta vodili po Spodnji Savinjski dolini, ena od teh se je usmerila v Tuhinjsko dolino in v Kamnik, druga pa čez Vransko in pod Trojanami v Domžale. Tretja smer projektirane proge naj bi se držala spodnjega toka Savinje, nato pa Save do Ljubljanskega polja. Savinjska dolina je bila razmeroma gosto naseljena, imela je rodovitna polja, bogato gozdno zaledje in druge naravne osnove za razvoj industrije. Gradnjo po drugi varianti bi občutno podražil daljši predor. Trasa skozi savinjsko in savsko sotesko bi bila bolj izravnana, izkoriščali bi lahko zasavski rjavi premog, ki sta ga potrebovali železnica in razvijajoča se industrija. Tranzitna železnica Dunaj-Trst bi imela v Zidanem Mostu najbližji naravni priključek v Zagreb, omogočila pa bi tudi hitrejši razvoj zdraviliškega turizma v Laškem in Rimskih Toplicah. Neugodna stran tega projekta so bili skalni plazovi, številni hudourniki in slabo poseljena savska deber (I. Mohorič 1968: 19). Zmagale so prednosti

obsavske variante. Redni vlaki do Ljubljne so pričeli voziti leta 1849, do Trsta pa osem let kasneje.

V razvoju avstrijskih železnic ločimo več obdobj. V letih 1841-1854 država ni dajala koncesij zasebnim družbam, nato so jo družbenogospodarske spremembe (revolucionarno leto 1948) in finančne težave prisilile, da je s koncesijskim zakonom (oktobra 1854) prepustila gradnjo železnic privatnemu kapitalu in mu za določeno dobo in odškodnino prodala v izkoriščanje celo železniške proge, ki jih je sama financirala, npr. Južno državno železnico Dunaj-Trst. Družba, ki je upravljala omenjeno železniško omrežje, je igrala zelo pomembno (v glavnem pa negativno) vlogo pri gradnji proge Celje-Dravograd. S koncesijskim zakonom se je začelo v železniški politiki in gospodarstvu sploh obdobje klasičnega liberalizma in razgibanega poleta, ki se je zaključil z borznim polomom maja 1873 (I. Mohorič 1968: 52). Po tej katastrofi so zasebne podjetniške družbe zgubile voljo in pogum za nova tveganja. Ščasoma se je izoblikoval kombiniran sistem, po katerem je država sama skrbela za obratovanje vseh pomembnejših prog, zasebni sektor pa se je uveljavljal samo v lokalnih železnicah (I. Mohorič 1968: 135).

Za vse železnice, namenjene javnemu prevozu, so morali interesi pridobiti koncesije, ki jih je izdajalo Ministrstvo za trgovino v soglasju z Ministrstvom za notranje zadeve in Vrhovnim poveljstvom. Prošnji za podelitev koncesije je bilo potrebno priložiti tudi utemeljitev o javnih potrebah in koristi predlagane železnice, podrobni gradbeni in finančni načrt ter po potrebi dokaz o zadostnih gmotnih sredstvih. Koncesionar je moral prevzeti vrsto obveznosti od odobrenih tarif za prevoz potnikov in vojaških pošiljk do voznega reda in drugih skupnih zadev. Po prvi zasnovi avstrijskega železniškega omrežja iz leta 1854 naj bi se od glavne proge pri Mariboru odcepila druga, ki bi povezala Pohorsko Podravje, Koroško in Tirolsko. S tem konceptom so opustili ob strani Savinjsko, Šaleško, Mislinjsko in Labodsko dolino. Koroška je v prometnem pogledu težila proti jugovzhodu, zato je koroški železniški odbor kmalu zatem, ko je vložil prošnjo za progo Maribor-Celovec, vložil drugo, ki bi povezala Celovec-Dravograd in Celje. Leta 1856 so odobrili

železniški priključek s Koroške v Maribor. Družba Južne železnice je v koncesijski listini dobila prednostno pravico pred zasebnimi lastniki za vse proge, ki bi se na dveh krajih navezale na njeno železniško mrežo (Mohorič 1968: 160). Predpravica je veljala tudi za morebitno progo Celje-Dravograd, za katero je celjska občina že leta 1871 dobila predkoncesijo. Naslednje leto so pričeli progo trasirati in izdelovati podrobni načrt (A. Gubo 1909: 432).

GRADNJA PROGE CELJE-VELENJE-DRAVOGRAD

Med najbolj zaslužnimi zagovorniki in realizatorji savinjske železnice sta bila *Mihael Vošnjak* in *Daniel Lapp*. Mihael Vošnjak (1837-1920) je bil šoštanjski rojak, železniški tehnik in priznani slovenski združni organizator. Že kot mlad tehnik je sodeloval pri trasiranju savinjsko-mislinske proge (1856). Kasneje je pri železnici opravljal odgovorno tehnično prometno službo v raznih krajih države (od Woergla na Tirolskem do Dunaja, Trsta, Pragerskega, Zidanega Mosta in Zagreba). Ko je moral zaradi bolezni zapustiti to službo, je od leta 1879 dalje živel v Celju (J. Jenko 1964: 159).

Daniel Lapp (1836-1910) se je rodil v malem mestu Ixheim (Bayern) v Nemčiji. Kot gradbeni podjetnik je pokazal izredne organizacijske sposobnosti, saj so arlberški predor končali leto in pol pred rokom. Ta uspeh mu je prinesel gmotne koristi in plemiški naslov. Svoj kapital je vložil v premogovništvo in kovinsko industrijo na Štajerskem. Leta 1885 je Daniel von Lapp kupil od Franca Magesa šaleško rudarsko posest. V nekaj letih je z vrtinami raziskal premogovni sloj, si pridobil nove jamske mere in celotno rudarsko posest uradno poimenoval "*Šaleški premogovnik*". Od leta 1887 do 1891 je proizvodnja premoga narasla od 3.500 ton na 20.000 ton. Celotno plast premoga so tedaj ocenili približno na 1.000 milijonov ton (*Eroeffnung der ersten steiermaerkischen Landes-Bahn Cilli-Woellan 1891*). Nadaljnji povečan izkop in prevoz premoga je narekoval gradnjo železniške proge. Lapp je prvotno načrtoval ozkotirno progo v smeri današnje regionalne ceste Velenje-Celje, ki bi bila znatno krajša kot obstoječa savinjska železnica, vendar

bi potekala po razmeroma malo naseljeni pokrajini (Šaleški rudar 1965, št. 5, str. 12).

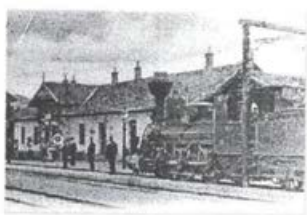
Po vladnem projektu bi proga potekala v smeri Celje-Lava-Žalec-Polzela. Vranski okraj je skupaj z občinami, tovarnami in rudarskimi družbami naslovil na parlament spomenico, v kateri je predlagal, da se trasa bodoče železnice pomakne bliže k savinjskim premogovnikom, številnim žagam, mlinom, opekarnam, apnenicam in predilnici v Preboldu, Braslovčam in Mozirju. Prošnjo so zavrnil, češ da bi bila proga od Kasaz do Letuša na desni strani Savinje za tri kilometre daljša in bi zahtevala dva mostova čez Savinjo (J. Jenko 1964: 150). Avstrijski parlament savinjske železnice ni vključil v gradbeni program (leta 1876), odobril pa je državno jamstvo za graditev proge po Labodski dolini. Miha Vošnjak ni odnehal, povezal se je s podjetnikoma Edvardom Klemensiewiczem in že omenjenim Danielom von Lappom. Podjetnika sta zaprosila deželni odbor v Grazu, da jima dovoli gradnjo in obratovanje lokalne normalnotirne proge od Celja do Velenja z odcepom od Pesja do premogovnika v Škalah. Koncesija je bila uradno objavljena 15. januarja 1890, a že pred tem so začeli z deli pri predoru Skorno. Vsi stroški v zvezi z gradnjo in opremo proge, skupno z voznim parkom in obrestmi za najeta posojila naj bi znašali 2.700.000 GLD. Lapp in Klemensiewicz nista zmogla zbrati potrebnih sredstev, zato je koncesijo dobila (1891) štajerska deželna uprava, ki je priskrbela denar, jamstvo za obrestovanje in odplačilo obveznic štajerskega deželnega železniškega posojila pa sta prevzela Lapp in njegov družabnik Klemensiewicz. Večje denarne obveznosti so imeli tudi občine in okraji, skozi katere je potekala železnica (I. Mohorič 1968: 165). Gradbeno vodstvo je prevzel deželni železniški urad s podrejeno železniško gradbeno upravo v Celju. Uradni začetek gradnje proge je bil 24. april 1891.

Proga od Celja do Velenja je dolga 37,8 km, rudarski tir od Pesja do Škal pa 1,7 km. Najzahtevnejši odsek je bil med Paško vasjo in Šoštanjem, kjer so morali zgraditi več mostov, usekov in edini predor. S krajšimi časovnimi zamiki so odprli tri gradbišča s sedeži v Žalcu, Šoštanju in na Polzeli. Največ delavcev so potrebovali od srede junija do srede avgusta, takrat

je delalo tudi do 1279 navadnih delavcev in do 288 zidarjev, tesarjev, kamnosekov in drugih obrtnikov. Prišli so ljudje iz okolice in raznih pokrajin Avstro-Ogrske monarhije; stari ljudje se spominjajo zlasti Italijanov. Gradivo: prod, drobljenec, večje bloke kamenja, opeko in stavbni les so pridobivali večinoma na samem gradbišču ali v njegovi bližini. Opeko so izdelovali v mnogih poljskih opekarnah, cement v Zidanem Mostu in Laškem, hrastove in macesnove pragove so dobavljali iz doline ob zgornji Muri, iz Spodnje Štajerske in Hrvaške, tirni material, jeklene mostovne konstrukcije pa so jim pošiljali iz Gradca. Za gradnjo so potrebovali 205 delovnih dni. Največji nagib proge je bil 10 promil, najmanjši radij 200 m, načrtovana dopustna hitrost pa do 25 km/h (*Bericht ueber die Baudurchfuerung der Localbahn Cilli-Woellan 1891/92*, Nr. 69, str. 50-55). Med gradnjo proge so po cesti pripeljali štiri lokomotive, ki so že po sestavljenih tirih prevažale gradbeni material. Lokomotive so izdelali leta 1891 v "Wiener Lokomotivfabriks - AG" v Floridsdorfu in so jih kasneje označili z JDŽ/JŽ 151 (*Eroeffnung der ersten steiermaerkischen Landes - Bahn Cilli - Woellan 1891*: 4).

Uradna otvoritev savinjske železnice je bila 27. decembra 1891. Med gosti so bili visoki gospodarski in politični predstavniki na čelu z deželnim glavarjem grofom Wurmbrandom. Slavnostno okrašeni vlak je vozila v Velenje lokomotiva "Austria", nazaj v Celje pa "Styria". Prvi vlak na tej progi so pozdravljale množice ljudi, vsi so se nadejali hitrejšega napredka. Vlak se je ustavljal na postajališču Petrovče in na postajah Žalec, Šempeter v Savinjski dolini, Polzela-Braslovče, Rečica ob Paki, Šoštanj, na postajališču Pesje, postaji Velenje in pri premogovniku v Škalah, kjer je bilo slavnostno kosilo.

Že ob sprejemu prvega vlaka so poslanci iz Šmartnega ob Paki prosili deželnega glavarja in njegovo spremstvo, naj se železniška potaja ne imenuje po naselju Rečica ob Paki (*Ritzdorf*), ampak po njihovi vasi Šmartno ob Paki (*St. Martin/Pack*), (*Tagespost-Abendblatt 1891*, št. 356). V Rečici ob Paki je takrat (1890) prebivalo 229 ljudi, v Šmartnem ob Paki 116 in v Paški vasi 108. V voznih redih za leti 1907 in 1914 so navajali postajališča Petrovče, Paška vas in Pesje, k imenu Šoštanj so dodali še Topolšico, postajo Rečica ob Paki pa so preimenovali šele po letu 1914.



Prihod vlaka na železniško postajo Velenje okrog leta 1910. Zanimivi so razsvetljava, lokomotiva in nakladalni profil ter okrasno rastje (Fototeka Muzeja KCIN Velenje)



Ostanki velenjske kurilnice (foto A. Sore)

Železniške postaje so imele večinoma po tri tire. V Škalah so zaradi večjega premikanja vagonov potrebovali štiri tire in kar devet kretnic, v Velenju pa so trem postajnim tirom dodali še kurilniškega. Lokomotive so se lahko oskrbovale z vodo v Celju, na Polzeli in v Velenju, kjer je bila tudi kurilnica s tremi stojšči za lokomotive. H kurilnici so spadali še manjše skladišče rezervnih delov, delavnica za manjša popravila lokomotiv, okretnica, dva čistilna jarka za pregled podvozja in odlaganje pepela, ograjeno skladišče premoga in kurilniška pisarna. V kurilniški zgradbi sta bili še dve stanovanji za kurjača ali strojevodjo, kasneje so prostore namenili pisarnam. Čistilni jarek je bil tudi na Polzeli. Vagonske tehtnice so imele postaje Žalec, Velenje in Škale, nakladalne profile Šempeter v Savinjski dolini in Velenje, tovarna skladišča in nakladalne klančine pa Žalec, Šempeter, Polzela, Šmartno ob Paki, Šoštanj in Velenje (*Bericht*

ueber die Baudurchfuerung der Localbahn Cilli-Wöllan 1891/92: 56). Nekdaj so za vsako progo posebej nabavljali vozni park. Savinjska železnica je takrat razpolagala s štirimi lokomotivami, z okrog sto sedeminpetdesetimi odprtimi in pokritimi tovornimi vagoni, desetimi osebnimi in tremi službenimi vagoni.

Potniki so se lahko peljali v prvem, drugem ali tretjem razredu, najcenejši je bil tretji in zato tudi najbolj zaseden. Oddelki so bili že na daleč razpoznavni po barvi in številkah. Rumena je označevala prvi, svetlo zelena drugi, rdečerjava tretji razred, vagoni za vlakovno osebje in pošto so bili temnejše zelene barve in ustrezno pregrajeni. Potniške in službene vozove so razsvetljevali z oljnimi svetilkami in ogrevali s paro, v službenih vagonih so bile še peči na trda goriva. Zavore v potniških vlakih so bile ročne in ne avtomatske, vakuumske. Železniške postaje so se med seboj obveščale s pomočjo telegrafa. S tako imenovanimi distančnimi signali so dovoljevali ali prepovedovali uvoz v postajo. Edini z zapornicami zavarovan prehod je bil v Celju (J. Resnik, Š. Stepic 1991: 16-20). Umestno je bilo opozorilo v Slovenskem gospodarju (1891:423): *“Prebivalce ob novi železnici iz Celja v Velenje opozarjamo na to, da na prehodih ne bo “šrang”, kakor pri južni železnici. Zato naj pazi človek, da se nesreče varuje. Naj svojim urnim nogam preveč ne zaupa! Boljše malo počakati, kakor pa v nevarnost se spuščati, češ morebiti še pa uidem. Kaj pa, če ne uideš?”*

Železnica je prevažala predvsem premog za Cinkarno v Celju, usnje iz Vošnjakove tovarne v Šoštanju, proizvode Tovarne barv in Apnenice v Šmartnem ob Paki, les, živež in druge potrebščine. Na savinjski progi sta sprva dnevno vozila samo dva para mešanih vlakov, leta 1903 pa trije. Iz Celja so odpeljali ob 7.40, 10.19 in ob 16.08 uri, v Velenje pa so prispeli ob 10.12, 12.02 in 18.24 uri. Za razdaljo okrog 38 km in za premikanje na postajah so po voznom redu leta 1903 torej porabili od ene ure in tričetrt do dve uri in pol.

Železnica je dajala pri povratnih vozovnicah 25 odstotkov popusta, primerne olajšave so imeli tudi dijaki in delavci s tedenskimi vozovnicami. Uradni jezik in napisi na železniških postajah so bili nemški.*⁽¹⁾ Južna železnica, ki je vodila

obratovanje savinjske proge, je bila gluha za vse pritožbe, zato ji je leta 1904 Štajerski deželni zbor odpovedal obratovalno pogodbo in dal progo Celje-Dravograd v zakup direkciji državnih železnic v Beljaku (I. Mohorič 1968: 165).

Železniška postajna poslopja so gradili po enotnem načrtu, zato se po zunanjem videzu ne razlikujejo, tako npr. Žalec, Šempeter v Savinjski dolini, Šoštanj in Velenje. V pritlični stavbi so v načrtih predvideli: čakalnico, prometno pisarno in dve stanovanji, kleti in podstrešje. Pozneje so službene prostore nekoliko razširili, iz dveh stanovanj pa so naredili eno večje za postajnega načelnika. Postajališčna poslopja so bila manjša, poleg pisarne in čakalnice je bilo še stanovanje. Ponekod je vlak samo počakal, vozovnice je napisal sprevodnik. Poleg osrednjih postajnih zgradb so bile še vzporedne, npr. stranišče, prostor za različni potrošni material in podobno. V Velenju takrat še ni bilo vodovoda, potniki, uslužbenci in stranke v železniških stanovanjih so hodili po vodo k postajnemu štopihu, za napajanje lokomotiv pa so črpali vodo iz potoka Pake. Za železničarje so zgradili dve stanovanjski hiši, eno veliko pri postaji "*Personalhaus*" in drugo manjšo, onkraj ceste, nasproti kurilnice. V prvi je bilo šest stanovanj in dve sobi za samske uslužbenke. Ko je stekla železnica do Dravograda, so eno enosobno stanovanje in dve ločeni sobi namenili vlakovnemu osebju za dnevni in nočni počitek; v stanovanjski zgradbi ni bilo niti kopalnice niti pralnice. Štedilniki na trda goriva so imeli vzdano pečico in kotlič za segrevanje vode. Tla so pokrivala debele deske iz mehkega lesa, v pisarnah in čakalnicah, kjer je bil večji promet, so jih mazali s temnim oljem. Bolj udobni sta bili stanovanji progovnega nadzornika in vodje kurilnice (nasproti kurilnice), vendar so tudi tu zajemali vodo iz vodnjaka. V prizidku hiše je bila pisarna, v drugih poslopih pa shramba za orodje in material, potreben za popravila proge. Tu je bila tudi lopa za progovno kolo in vozilo za prevoz železniških pragov ter nekaj časa tudi drezina na ročni pogon za prevoz delavcev. Nadzornik proge si je blizu železniške postaje uredil prostorno zračno klet, mali grič, ki bolj spominja na zaklonišče.

Na nakladalni postaji v Škalah je bilo majhno postajno poslopje s stransko zgradbo, dve mostovni tehtnici in nakladalna rampa. Da bi preprečili pomanjkanje premoga zaradi obratnih motenj, so imeli pripravljene večje rezerve.

Savinjsko železnico so prvotno načrtovali kot sestavni del transverzalne proge, ki bi pomenila bližnjico s Koroške proti Celju in Hrvaški. Leta 1874 so računali, da bi za progo Dravograd-Celje potrebovali okrog 6 milijonov goldinarjev. Zanimanje za omenjeno bližnjico je znova poraslo, ko so zaključili dela na savinjski progi. Leta 1893 so znova pregledali načrte, ki jih je pred leti pripravil Mihael Vošnjak. Najzahtevnejši del proge je bil med krajema Paka in Mislinja, kjer si je rečica Paka vrezala v vzhodne podaljške Karavank prodorno, mestoma kanjonsko sotesko. Na tem odseku je proga zahtevala pet predorov v skupni dolžini 855 metrov (najdaljši pri Hudi luknji meri 421 metrov). Vijugasto strugo hudourniške Pake so premostili z osmimi mostovi, večinoma železne konstrukcije, najdaljši je meril 29,7 m. Zelo impresiven je pogled na kamnit most in vhod predora ter na žrelo ob ustju Punkve (Ponikve), ki odpira pot v kraško podzemlje Tisnika (786 m). Pomembnejši gradbeni objekti med Gornjim Doličem in Mislinjo so bili še 101 m dolg kamnit viadukt in dva predora. Od tu dalje se je proga spuščala v smeri toka Mislinje in jo pred Otiškim vrhom tudi prečkala. Trasa je bila dolga 36,3 km, največjo nadmorsko višino 589 m je dosegla na razvodju Pake in Mislinje, najmanjši krivinski radij pa je znašal 200 m (*Arhiv Slovenske železnice*, Ljubljana). Ministrstvo za železnice je leta 1896 odobrilo gradnjo in še istega leta sprejelo prošnjo za dodelitev koncesije. Progo so začeli graditi leta 1897 in jo tehnično pregledali 20. decembra 1899. Slavnostne otvoritve ni bilo, le člani tehnične komisije so si po končanem opravilu v gostilni Rak v Velenju naročili skupno kosilo (*Deutsche Wache* 1899, Nr. 102). Decembra leta 1899 sta iz Celja do Dravograda vozila dva para vlakov, leta 1914 pa štirje. Takrat so ustavljali vlaki na postajah: Gornji Dolič, Mislinja, Dovže, Turiška vas, Slovenj Gradec, Sv. Jedert, Dravograd in na postajališčih Sele, Paka, Huda luknja, Šmartno pri Slovenj Gradcu, Slovenj Gradec - mesto, Šentjanž

pri Dravogradu in Otiški Vrh (*Österreichisches Kursbuch* 1914). V Gornjem Doliču so bili trije postajni tiri. V Otiškem vrhu so dvema tiroma kasneje dodali še tri, zgradili kurilnico s tremi stojišči, okretnico, vodno postajo in dvonadstropno postajno poslopje, v katerem so uredili prometne pisarne, stanovanja za železničarje in bivalnico za vlakovno osebje. Vodne postaje so bile še v Gornjem Doliču, Slovenj Gradcu in Dravogradu. Proga se je med Velenjem in Mislinjo vzpenjala tudi do 25 ‰, zato so morali pri bolj obremenjenih vlakih dodati priprego ali doprego.



*Železniški viadukt pri Gornjem Doliču je bil pomemben gradbeni uspeh
(Fototeka Muzeja Velenje)*

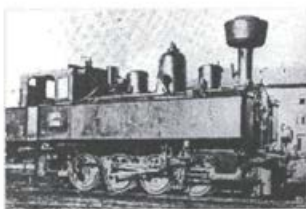


*Nekaj časa je bilo železniško postajališče tudi pri Hudi luknji
(Fototeka Muzeja Velenje)*

Na tej progi so uporabljali lokomotive s kasnejšo oznako JDŽ 153 in JDŽ 52. Vozni park se je povečal in dopolnil z vagoni z drugih prog. Največ blaga so natovarjali v Slovenj Gradcu, kjer so bile lesna, usnjarska in kovinska industrija, ter v Mislinji, kamor so z elektrificirano gozdno železnico dovažali les iz pohorskih gozdov in ga predelovali.



*Parna lokomotiva JDŽ 153 je vozila potniške vlake na progi Celje-Velenje
(foto A. Sore)*



*Parna lokomotiva JDŽ 52 je vlekla potniške in mešane vlake od Velenja do
Dravograda (zbirka T. Brate)*

Postajne zgradbe ob progi Velenje-Dravograd so bile po zunanjem videzu bolj heterogene, manj je bilo tovornih skladišč in drugih shramb. Med Velenjem in Gornjim Doličem so bila prvotno kar tri postajališča, do Dravograda pa še štiri, kar kaže na bolj razloženo naseljenost širše okolice in pomanjkanje večjih gospodarskih središč.

V zvezi z gradnjo proge Celje-Dravograd so se v letih 1898-99 porajale nove potrebe in načrti:

- razširiti celjsko postajo, izboljšati priključek na obstoječe tire, zgraditi novo kurilnico z vsemi vzporednimi objekti;
- povečati zmogljivost velenjske postaje;
- omogočiti direktno zvezo med progama Celje-Dravograd in Dravograd-Wolfsberg.

Načrtov niso uresničili (Repnik, Stepic 1991: 26,28).

Za prevoz premoga iz Zabukovice v Žalec so v letih 1915-1919 s pomočjo italijanskih vojnih ujetnikov zgradili ozkotirno (600 mm) progo. V nasip so vgradili odpadlo jalovino in leš. Češko parno lokomotivo so od Žalca do Migojnic pripeljali po cesti, kjer so jo postavili na že zgrajeno progo. Poslej je delo potekalo hitreje in po lažji nezgodi ob otvoritvi leta 1919 so po njej redno prevažali premog, gradbeni material, jamski les in gramoz iz Savinje pa tudi prehrabene in druge izdelke za rudarsko trgovino. Proga je bila slabo utirjena, zato je morala biti vožnja zelo previdna. V eni vožnji so pripeljali od 30 do 42 ton premoga, v osmih urah pa tri do pet garnitur. Proga je imela velik naklon (od 27 do 32 promil), zato so lokomotive zelo sopihale in iskrile. Rudniška proga je imela vedno več nasprotnikov, tako da so jo 24. 2. 1964 ukinili; dve leti zatem so zaprli tudi premogovnik (Cizej 1981, 172-175).

Železnice so razgibale ljudi in gospodarstva pokrajin. Pri gradnji so zaposlili množico ljudi: navadnih delavcev, obrtnikov, polirjev, mojstrov, voznikov idr. Delo so dobili domačini in prišleki iz drugih dežel: Štajerci, Furlani, Italijani idr. Zanje so zgradili številne lesene barake. Delali so na gradbiščih, v kamnolomih, gramoznicah, apnenicah, opekarnah, sekali in obdelovali so les ter zidali postajna in druga poslopja. Do železniških postaj so morali zgraditi dovozne poti. Ob železniških postajah so nastajali novi zaselki z gostilnami in trgovinami. Podjetni trgovci, prekupčevalci in gostilničarji v večjih ali manjših naseljih ob progi so izkoristili priložnost. Kmetom z vprežno živino je gradnja železnice prinašala dodatni zaslužek. Večjih problemov z odkupom zemljišč ni bilo. Marsikje so zaradi vlaka zamenjali slamo na strehi z opeko. Cene gradbenega lesa so se dvignile; nasploh pa sta se ob živahnejšem prometu in večji možnosti zaslužka povečali proizvodnja in potrošnja. Nastal je nov in širok poklicni pojem - *železničar*, ki je združeval progovne delavce, čuvaje, zavirače, kretničarje, premikače, vlakovne odpravnike, vlakovodje, strojevodje, kurjače, nakladače premoga, skladiščnike, vodstvene uslužbence na železniških postajah in v kurilnicah, razne nadzornike, inšpektorje itd. Dokler železniški prevoz ni postal (v ceni in

hitrosti) konkurenčen živalskim vpregam, so stalni in priložnostni furmani še vozili v bolj oddaljene kraje, slej ko prej pa so se omejili na dostavo blaga do železniške postaje in od tu do naročnika. Ljudje so se kmalu zavedeli, da je z uvajanjem železnice in strojev v gospodarstvo nastopila doba tehnike, doba svobodnega gospodarskega tekmovanja, doba mezdne delavstva. Plačilo za težaško delo je bilo pičlo, vendar si je marsikdo s skromnostjo in z vztrajnostjo opomogel, poplačal dolgove in uredil dom. Interesi velikih monopolnih družb se često niso ujemali s potrebami in pričakovanji ljudi, to je bil čas nemške gospodarske ekspanzije proti Jadranskemu morju (Mohorič 1968: 38-40).

ŽELEZNICA V ČASU PRVE JUGOSLAVIJE

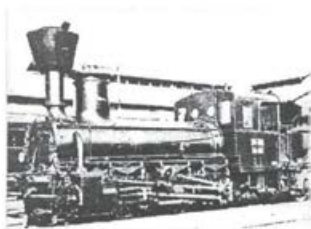
Težnje, da bi se Savinjska dolina povezala z Ljubljansko kotlino s krajšo transversalno progo, s čimer bi se izognili monopolni politiki Južne železnice, segajo v leta 1907-1910. Tedaj sta se izoblikovali dve varianti:

a) Polzela, Motnik, Tuhinjska dolina, Kamnik;

b) Šempeter v Savinjski dolini ali Polzela, Motnik, Črni graben, Domžale.

Združeni železniški odbori v Kranju, Kamniku, Gornjem Gradu in Mežici so leta 1928 naslovlili *spomenico* takratni državni upravi, v kateri se zavzemajo za železniško progo: Šmartno ob Paki, Gornji Grad, Tuhinjska dolina, Kamnik, Kranj. Od te glavne proge bi se odcepila stranska: Radmirje-Ljubno-Prevalje. Čeprav projekt ni bil uresničen, je spomenica zanimiva, ker navaja naravne, gospodarske, prometne in strateške prednosti prizadetih krajev (*Spomenica* 1928).

V času prve Jugoslavije na našem območju niso gradili novih prog, pač pa se je železniški prevoz nekoliko posodobil in precej povečal. V potniških in službenih vozovih so oljne svetilke zamenjali s plinskimi. Vozovne hranilnike svetilnega plina so polnili v Celju. Od leta 1938 so pri potniških vlakih izboljšali vleko, stare lokomotive so zamenjali z močnejšimi JDŽ 116, tovarne vlake pa so vozile lokomotive JDŽ 124 in kasneje JDŽ 131.



Parna lokomotiva JDŽ 124 (zbirka T. Brate)



Parna lokomotiva JDŽ 116 (zbirka T. Brate)

Pomembna za elektrifikacijo Šaleške doline je bila namestitev dveh turboagregatov z močjo po 1000 kW, ki sta začela obratovati oktobra 1929. Gradnja termoelektrarne je bila najboljša rešitev za velenjski lignit. Prvotno je bila električna energija predvidena samo za potrebe rudnika in neposredne okolice. Nato so elektrarno povezali s 35 kV daljnovodom in s Kranjskimi deželnimi elektrarnami; postala je javno podjetje za preskrbo z električno energijo Velenjske kotline in drugih pokrajin. Ko so leta 1931 zgradili 67 km dolg daljnovod Velenje-Črnuče in nato dvignili napetost od 35 na 60 kV ter opravili še vsa druga potrebna dela, je zasvetila velenjska elektrika tudi na ljubljanski železniški postaji. Leta 1930 je stala 1 kWh za privatno razsvetljavo 3-5,5 dinarjev, za javno razsvetljavo 3 din, za rudniške uslužbence pa 1 din pri omenjeni porabi do 7 kWh (Svetlin 1975: 105-106).

Železniško postajališče Huda luknja se v voznem redu iz leta 1928 ne omenja več, pač pa so se ob otvoritvi kraške jame (8. julija 1936) tam ustavili vsi vlaki (*Slovenec* 1936).*(2)

Leta 1928 so na progi Celje-Velenje vozili dnevno štirje pari potniških vlakov in en mešani. Prvi vlak je odpeljal iz Celja že ob 4.10 h, zadnji pa ob 20.15 h. Potniški vlaki so vozili povprečno eno uro in dvajset minut, mešani pa dve uri in štirinajst minut. Prvi jutranji vlak je odpeljal iz Velenja v Celje ob 5.34 h, zadnji pa ob 20.20 h (*Vozni red* 1928). Iz Velenja proti Dravogradu-Meži sta dopoldne odpeljala dva vlaka, popoldne pa samo eden; obratno razmerje je bilo v smeri Dravograd-Meža-Velenje. Iz Velenja do Dravograda-Meže je trajala vožnja s potniškim vlakom eno uro in petinštirideset minut, z mešanim vlakom pa tri ure in sedemnajst minut. Za celotno pot niso bili priporočljivi mešani vlaki. Prevažali so predvsem les in rzsuti gradbeni material. Postajališče Sele so tedaj uradno preimenovali v Selo.



Dravograd je bil pomembno železniško križišče (foto A. Sore)

Leta 1936 je od Celja do Velenja vozilo pet parov potniških vlakov, od Velenja do Dravograda-Meže pa dva para potniških vlakov in en par mešanega vlaka (*Vozni red* 1935). Od 15. maja do 10. septembra 1939 so vozili vlaki iz Velenja v Celje v naslednjih časovnih presledkih: 5.38, 8.57, 12.12, 13.45, 17.30 in 20.39. Iz nasprotne smeri pa so prihajali ob: 5.56, 8.55, 11.35, 13.43, 17.10 in 21.55. Iz Velenja v Dravograd-Mežo so vozili vlaki ob: 6.00, 5.50, 9.05, 13.49 in 17.20. Iz Dravograda-Meže so se vračali ob: 8.51, 13.38, 17.15 in 20.35. Prvi vlaki iz Celja proti Dravogradu-Meži in zadnji iz Dravograda-Meže proti Celju sta vozila samo ob nedeljah in praznikih v poletni sezoni. Najbolj živahen je bil promet dopoldne okrog devete ure in popoldne ob pol šestih. Predvsem šolarji in poslovneži so se vozili v Celje s prvim vlakom in se vračali ob dveh popoldne.

Vsekakor je bila savinjska proga bolj frekventna kot mislinjska. Velenjčani so sodne posle urejali v Šoštanju, na srez pa so hodili v Slovenj Gradec. Potniške vlake proti Dravogradu-Meži so navadno sestavljali štiri vagoni, proti Celju pa dvakrat več. Za križanje v Velenju je vozni red predvideval pet do petnajst minut postanka. Takrat so odprli postajno okrepčevalnico, prišle so branjevke s sadjem, priropotal je poštar z ročnim zaprtim vozom, na kolesu se je pripeljal žandar, predvsem pa se je zlasti ob nedeljah in praznikih nabralo mnogo radovednežev. Prihod vlakov je bil pričakovan dnevni dogodek, podoben pristanku ladje v manjšem pristanišču. Tu se je nalagalo, razkladalo, premikalo, "furmani" so ob težko naloženih vozovih pokali z biči, otroci pa so za njimi v stara vedra pobirali gnoj in ga nosili na bližnje vrtove. Posebno živahno je bilo, kadar so fantje in



Bližnja okolica železniške postaje Velenje okrog leta 1938
(Fototeka Muzeja Velenje)

možje odhajali k vojakom, ko so "ajnricali". Naborniki in spremeljevalci so se vriskajoč - s harmonikami - na okrašenih lojtrskih vozovih pripeljali do postaje. Žandarji so naganjali razgrete izzivajoče regrute ali rezerviste na vlak, objokana dekleta in žene pa so se jih oklepale in jih mirile.

Predvsem na večjih postajah, npr. v Celju in občasno tudi v Velenju, je bil dostop na peron ali do vlaka dovoljen samo z veljavno vozovnico ali peronsko karto. Tudi na izstopnih postajah so pregledovali vozovnice in jih pobirali.

Malo pred drugo svetovno vojno so v Velenju onstran postajnih tirov napravili zasilna zaklonišča pred letalskimi napadi. Okupator je zaklonišča razdril, stare "švelerje" pa so pokurili.

V ČASU DRUGE SVETOVNE VOJNE

Z okupacijo Spodnje Štajerske sta se promet in poslovanje na železnici urejala po predpisih, ki so veljali v Avstriji v letih 1939 in 1940 ter se tudi po uvedbi državnopravnih železniških predpisov leta 1943 niso bistveno spremenili. Posamezni starejši železničarji so službovali še pod upravo Južne železnice in niso imeli težav s tujim jezikom, sicer pa je okupator železničarje potreboval in je bil do njih nekoliko strpnejši (Žnidarič 1990: 76). Proga Dravograd-Celje je upravno spadala pod železniško direkcijo Beljak (*Reichsbahndirektion Villach*) in pod prometni urad Celje, kurilniške izpostave Celje, Velenje, Otiški Vrh idr. pa so bile podrejene centralni kurilnici v Mariboru oziroma strojnemu uradu (*Machinenamt*) v Gradcu (Žnidarič 1990: 77). Vodilno osebje na vseh odgovornejših službenih mestih je bilo nemško. Uradni jezik je bil nemščina, zato so povsod organizirali tečaje nemškega jezika. V krajevnih imenih so skušali povsem zabrisati slovenski izvor. Pod staro Avstrijo so slovenski Otiški Vrh prevedli v *Ottischnigberg*, Nemci so ga preimenovali v *Kronenberg/Stmk.*, St. Johann/b. Unterdrauburg je postal *Lindenhof/Stmk.*, St. Gertraud - Gertrauden, St. Martin/b. Windischgraz - *Hartenstein*, Dousche - *Dölsach/Stmk.*, Missling - *Waldegg/Stmk.*, Oberdolitsch - *Türkenkogel*, Sele - *Schallegg*, Schönstein-Topolschitz - *Schönstein Warmbad*, St. Martin/Pack - *Packenstein*, St. Peter im Sanntal - *Petersdorf (Sann)* in Pletrowitsch - *Arndorf*.

Na novo so sprejeli precej dijakov srednjih šol, ki so hitro osvojili zahtevano jezikovno in strokovno znanje in iz brzojavcev kmalu postali vlakovni odpravniki. Dekleta so usposobili za popisovalke vagonov, blagajničarke, telegrafistke, sprevodnice itd. Fante so potrebovali tudi v kurilnici in v progovni sekciji, nekatere so po krajših tečajih in strokovnih izpitih pred lokalnimi komisijami (v Celju) kmalu vključili v neposredni promet. Marsikoga so premestili v notranjost države. To se je zgodilo tudi starejšim strojevodjem, prometnikom, posebno vodilnim uslužbencem. Jeseni 1942 so najprej preselili aktivne člane, nato so se jim pridružile družine. Velenjske železničarje so v glavnem premestili na Avstrijsko Štajersko (npr. Bruck an der Mur,

Zeltweg, okolica Judenburga), nekatere pa tudi dlje proti severu (npr. v Thürinško). Odnosi avstrijskih domačinov do slovenskih priseljencev so bili normalni, prav tako tudi stanovanja v večjih zgradbah. Slovenske železničarje so v Velenju zamenjali avstrijski, nemški, ki so imeli do stanovskih kolegov na splošno korekten odnos. Med njimi so bili tudi arogantni posamezniki, ki so ob vsaki priložnosti poudarjali svojo večvrednost in raznarodovalno poslanstvo. Pri železnici si je našel začasno zavetje marsikak zaveden Slovenec.

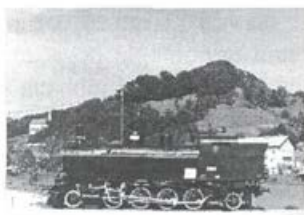
Vozni red iz leta 1943 je izenačil število vlakov na savinjski in mislinjski progi; na vsako stran so vozili štirje pari vlakov. Nedvomno je k temu pripomogla povečana gospodarska in politična gravitacija proti severu: Ljubljana je bila pod Italijo, Zagreb pa je bil središče Nezavisne države Hrvatske. Dnevna časovna razporeditev vlakov se ni bistveno razlikovala od že v Jugoslaviji uveljavljenega voznega reda (*Fahrplan vom Jahre 1943*).

Leta 1943 so Nemci zgradili posebni tir (0,4 km) od železniške postaje Žalec do graščine v Novem Celju, kjer so uredili vojno bolnišnico.

V tovornem prometu je bil še vedno najpomembnejši premog. Takrat so iz Velenja dnevno odpeljali okrog štirideset vagonov premoga (Ževart 1977: 534). Do leta 1944 so na železniških postajah Velenje in Polzela nalagali boksit iz Vranje peči v Ložnici. Premog in boksit je potrebovala nemška vojna industrija. Na vseh večjih postajah so razobesili transparente s propagandno parolo: "*Räder müssen rollen für den Sieg.*" Do konca vojne in še nekaj let po njej so potniške in tovarne vlake vozile lokomotive tendrovke z oznako DRB 93, pozneje so jih registrirali s številko JŽ 53. Za njimi so težje in hitrejšje tovarne vlake vozile JŽ 24. Progo so usposobili za hitrost do štirideset kilometrov (Resnik, Stepic 1991: 34). V letih 1942 in 1943 so v Velenju nakopali 322.630 in 320.190 ton premoga. Napad enot NOV na premogovnik (3. 4.-1. 5 1944) in uničenje nekaterih najpomembnejših objektov, bombardiranje zavezniških letal (28. 12. 1944) ter pomanjkanje rudarjev so močno zmanjšali izkop.



Parna lokomotiva JŽ 24 (foto A. Luft)



Parna lokomotiva JŽ 53 (foto A. Sore)

Prva sabotažna akcija na savinjski progi je bila že avgusta 1941. Izvedli so jo borci Savinjske čete. Najuspešnejša akcija Koroškega in Pohorskega bataljona (drugega) je bila 27. in 28. oktobra 1943, ko so opustošili postajo in kurilnico na Otiškem Vrhu pri Dravogradu, zažgali železniške postaje v Turiški vasi, Dovžah in Gornjem Doliču (Žnidarič 1990: 334-336). Višek napadov na železniške komunikacije je bil leta 1944, ko je sovražnik doživel težke poraze na bojiščih Vzhodne in Zahodne Evrope in ko je na naše območje prišla XIV. divizija. Dotedanje sabotažne akcije so okupatorju povzročale precejšnjo škodo, toda prometa za daljšo dobo niso ohromile. Nemci so se zavedali te nevarnosti, zato so skušali na vsak način zaščititi prevoz zlasti orožja in vojakov. Železniške postaje in mostove so zavarovali z močnimi utrdбами in vojaškimi posadkami. Kontrolo na progah so povečali z oklepnimi vlaki, pred lokomotive so pripenjali tovarne vagone, ki naj bi obvarovali ostali del vlaka pred minami. Cilj zavezniških letal so bili zlasti vojaški transporti, najbolj izpostavljene pa so bile lokomotive



Med vojno uničena in po osvoboditvi nanovo pozidana železniška postaja Šmartno ob Paki (foto A. Sore)

in njihovo osebje. Na progi Celje-Dravograd ni bilo pomembnejših vojaških transportov, prevažali pa so ranjence v Topolšico in Novo Celje. Čeprav je bila lokalna proga, je vendarle pomenila bližnjico v avstrijski del nemške države. V štirih letih okupacije je bilo na naši progi skupaj 116 partizanskih akcij, od tega 91 samo v letu 1944, zlasti jeseni (Žnidarič 1990: 404). O uspehih NOV na tem področju so napisali že veliko del. Bolj kot porušeni mostovi, zvite tračnice, iztirjeni vagoni, uničene lokomotive ali mrtvi nemški vojaki so ljudem ostali v spominu goreči vlaki, ki so jih pošiljali partizani proti Velenju in Dravogradu, pa razstrelitev železniškega viadukta pri Gornjem Doliču in predora v Mislinji (18. 6. 1944), s čimer so za dalj časa preprečili obnovitev prometa na tej progi. Na relaciji Celje-Velenje so bili najpogostejši napadi na železnico poleti in jeseni 1944, ko so potekali boji za Gornjo Savinjsko dolino. Proga je bila največkrat prekinjena v soteski med Paško vasjo in Šoštanjem. Uničeni sta bili tudi železniški postaji Šmartno ob Paki in Polzela-Braslovče.

ŽELEZNIŠKI PROMET V OBDOBJU 1945-1994

Leto 1945 pomeni prelomnico v družbenem in gospodarskem razvoju Velenjske kotline. Vojna je zapustila veliko opustošenje in škodo na vseh področjih. Hitrejši gospodarski razvoj je bil odvisen tudi od obnovljenega železniškega prometa. Med drugim je morala železnica premagovati veliko pomanjkanje voznega parka. Redki avtobusi so vozili le v kraje, ki niso imeli drugih prometnih zvez, npr. v Gornjo Savinjsko

dolino. Na cestah še ni bilo privatnih osebnih vozil, zato so toliko bolj izstopala službena. Ob sobotah, nedeljah in državnih praznikih so v pokritih tovornih vagonih potovale množice ljudi domov ali na organizirana zborovanja. Vlaki so redno zamujali. Delovne rezultate smo presegali predvsem z večjim fizičnim naporom, najuspešnejša in v praksi preverjena organizacijska oblika je bilo tekmovanje, ki so ga uvajali v vseh delovnih kolektivih. Tako so maja leta 1950 na delovnih konferencah v Ljubljani in Mariboru sklenili, da bodo vse lokomotive obremenili še za 5 do 60 odstotkov. Na progi Velenje-Celje so dvignili normo obremenitve za 50 odstotkov. Za prevoz težjih vlakov so najbolj zaslužni delavci prejeli poseben dodatek, najuspešnejši kurjači in strojevodje pa še brezplačen dopust na morju (Vestnik 1950: 246-247). Leta 1950 je ob delavnikih vozilo skozi Velenje 21 tovornih in dva manipulativna vlaka; več jih je pripeljalo iz celjske kot iz dravograjske smeri; za nekatere vlake sta bila kraja Velenje in Šoštanj končni postaji. Z letom 1967 so začeli izločati iz prometa vozove z lesenim ogrodjem. Naslednje leto so organizirali zbirne centre za kosovno blago, ki so ga z železniškimi tovornjaki razvažali do naslovnika. -Lahke ekspresne pošiljke (do 50 kg) še vedno dostavljajo z vlaki, za težje pa sta zbirni mesti Celje in Velenje.

Službene vozove in vlakovodje so najprej odpravili pri potniških vlakih, ostali pa so še pri nabiralnikih. Še prej (leta 1954) so odpravili signalni rog, s katerim so vlakovodje naznanjali odhod vlaka (Železniški vestnik 1954: 653). Leta 1950 je vozilo na savinjski progi pet parov potniških vlakov. Zgodnji delavski vlak, kasneje imenovan "Pavliha", je odpeljal iz Velenja v Celje že ob 4.14 h, v Velenje pa se je vračal ob 16.44 h. Zadnji vlak je prispel v Velenje ob 22.53 h. Drugi potniški vlaki so se ravnali po tradicionalnem časovnem razporedu.

V petdesetih letih so nameščali v prometnih pisarnah avtomatske telefonske centrale (Železniški vestnik 1953: 29) in leta 1959 ukinili brzozjav. Za razsvetljavo signalov so še pred dobrim desetletjem uporabljali petrolej. Napredek se kaže tudi v zimskem ogrevanju kretnic s plinom ali elektriko, a ne na vseh postajah. Zadnja leta pred uvedbo motornih vlakov so na savinjski progi vozile lokomotive JŽ 25, nekajkrat tudi JŽ 28.

Samo eno leto (1968) je vozil popoldne direktni motorni potniški vlak iz Ljubljane v Prevalje in se od tam vračal naslednje jutro; z njim so se radi vozili študentje. Istega leta je vozil iz Celja v Velenje še en par motornega vlaka, druge so še vedno vlekli parne lokomotive.



Zadnja leta parne vleke so uporabljali lokomotive JŽ 25 (foto A. Sore)

Z novim družbenim sistemom po osvoboditvi so nastopili drugačni pogoji gospodarjenja in izkoriščanja naravnih dobrin. Spremenil se je odnos do bogatih zalog velenjskega lignita. Domači rudarski strokovnjaki so načrtovali vedno večjo proizvodnjo premoga, ki ga je zahtevalo slovensko tržišče, zlasti TE Šoštanj. Domači in priseljeni rudarji so z novimi odkopnimi metodami, mehanizacijo ter nadurnim delom (ob sobotah in nedeljah) komajda zadovoljevali naraščajoče potrebe. Leta 1950 so jamo Škale povezali z jamo Preloge, kjer so zgradili nov izvozni jašek, separacijo, nakladalno postajo idr. Večji izkop in prevoz premoga je potreboval nov industrijski tir (2,3 km) od Šoštanja do rudniškega nakladišča v Prelogah, odkoder se je nova proga v loku obrnila k obstoječemu železniškemu odcepu Pesje-Škale. Zvezna planska komisija je že junija 1950 dala soglasje k idejnemu načrtu za industrijski tir, tehnični pregled nove proge pa so opravili aprila 1955. Prazne vlakovne kompozicije so peljali skozi Pesje do novega jaška, kjer so jih naložili s premogom, od tu pa odpeljali po novem industrijskem tiru proti Šoštanju in naprej. 30. maja 1956 so postajališče Pesje preuverskali v odcepišče, dotodanje nakladišče Preloge v prometišče, obe prometni postojanki pa so podredili železniški postaji Šoštanj, ki je bila takrat bolj frekventna kot Velenje. Tu je

bil od leta 1959 do 1973 sedež prometne sekcije, ki je segala od Celja do Dravograda (mejni postaji sta bili izvzeti). Šef šoštanjske sekcije je bil spočetka Karel Sajko, nato pa Anton Dvornik. Pred letom 1941 je bil v Šoštanju dolgo časa postajni načelnik Jože Veingerl, po letu 1945 pa Karel Vouk, Viktor Zager, Vidoje Jovanović in Janko Feldin. Jeseni 1972 je spadalo pod železniško postajo Šoštanj sedem vlakovnih odpravnikov, v Velenju pa jih je delalo pet. Med najbolj zanimivimi in družbeno aktivnimi prometniki v Šoštanju je bil Henrik Železnik. V Prelogah in Šoštanju je bilo v šestdesetih letih zaposlenih nad petdeset operativnih delavcev. Brez kurilniškega osebja je v Prelogah v eni izmeni delalo okrog deset ljudi. Premike vagonov pod klasirnico in na notranjih industrijskih tirih so upravljali kvalificirani premikači RLV.



Statistika premogarjev in železničarjev v Prelogah (foto Pajk Velenje)

V Prelogah je bilo devet tirov: trije so bili pod klasirnico, dva za dostavo praznih voz, druge so uporabljali za sestavo vlakov in manipulacijo. Vlake so nalagali po smereh odvoza in po vrstah premoga. Premikanje in sestavljanje vlakov sta omogočali dve kretniški postojanki. Do leta 1959 je bila kurilnica v Velenju, nato pa so lokomotive in kurilniško osebje preselili v Preloge. V remizi sta bili dve stojišči za lokomotive, jama za pepel in jarek za pregled podvozja, vodna postaja, prenočitveno-bivalni prostori (šest postelj) za strojno in kurilniško osebje, ključavničarska in kovaška delavnica, razna skladišča in sanitarije. V posebni zgradbi so bile prometna pisarna, robna blagajna, skladišče in soba za premikače. Investitor vseh del v Prelogah je bil Rudnik lignita Velenje. Za premikanje so več let

uporabljali lokomotivo JŽ 157-00, nato pa JŽ 51 in JŽ 62. Okretnice ni bilo.



Šoštanjška postaja je bila najbolj obremenjena, ko je bil tu sedež prometne sekcije (foto A. Sore)

V tem času so tudi šoštanjško železniško postajo razširili še za dva tira, tako da ima sedaj štiri. V prvi polovici šestdesetih let je skozi Šoštanj dnevno peljalo okrog petsto vagonov premoga; v mestu so vsak dan naložili po petnajst vagonov opek iz elektrofiltrskega pepela, dostavili surove kože usnjarni, gradbeni material TE Šoštanj ipd.

Proizvodnja premoga v letih:

1945	182.540 t
1950	477.230 t
1955	1.116.500 t
1960	2.200.000 t
1970	3.461.000 t
1980	4.702.000 t
1985	5.106.400 t
1987	4.702.500 t
1990	4.210.000 t
1993	3.932.000 t

Velenjskega premoga se ne izplača prevažati na večje razdalje, ker ima malo energetske vrednosti; vsebuje veliko vlage ter pušča veliko pepela in drugega balasta. Racionalnejša je njegova pretvorba v električno energijo. Prvo enoto TE Šoštanj (60 MW) so priključili na omrežje leta 1956, drugo (75 MW) pa leta 1960. Ko je propadel projekt *energokemičnega kombinata*

(1965), so se po daljšem časovnem presledku odločili, da do leta 1972 povečajo zmogljivost TE Šoštanj za 275 MW in nato do leta 1977 še za 335 MW. Skupna zmogljivost TE Šoštanj znaša 745 MW. Pri preskrbi z velenjskim premogom ima prednost pred ostalimi odjemalci. Leta 1960 je TE pokurila 27 odstotkov letne proizvodnje, 1974 65 odstotkov, 1990 87 odstotkov in 1993 90,4 odstotka. Največ električne energije je ustvarila TE Šoštanj leta 1983, in sicer 400.077 GWh; leta 1990 je bila njena proizvodnja nekoliko nižja (300.099 GWh). Velenjsko elektrarno so leta 1959 usposobili za toplarno in je obratovala do leta 1971, ko jo je tudi v tem pogledu nadomestila TE Šoštanj (Svetlin 1975: 110).

Najbolj usoden dogodek od nastanka proge Celje-Dravograd je bila ukinitve njenega zgornjega dela od Velenja do Dravograda. Združeno železniško transportno podjetje Ljubljana je že tri leta prej predlagalo Republiškemu izvršnemu svetu ukinitve nekaterih nerentabilnih prog v Sloveniji. 12. marca 1968 so razpravljali tudi o izgubah in ukinitvi mislinjske proge. 1. julija 1968 je proga od Velenja do Dravograda izgubila značaj javne proge, potniški vlaki so prenehali voziti, uveden je bil dostavni blagovni promet pa tudi višje tarife. ZŽTP je sklenilo z občinama Slovenj Gradec in Dravograd posebno pogodbo, s katero sta se zavezali poravnati morebitno izgubo pri dostavnem prevozu. Kosovne in vozovne pošiljke so prevažali z vlakom do manipulacijskih postaj: Gornji Dolič, Mislinja, Slovenj Gradec, Sv. Jedert in Otiški Vrh (Nova proga 1968, št. 14). Naslednje leto se promet na progi ni povečal, narasla pa je izguba, ki bi jo morala plačati v glavnem (83 %) občina Slovenj Gradec. Občina in gospodarstvo nista mogli zagotoviti toliko sredstev, zlasti ker ni bilo izgledov, da bi postala proga javno prometno sredstvo in bi bilo železniško gospodarstvo pripravljeno vlagati večja sredstva za njeno redno vzdrževanje. Zadnji vlak z ovenčano, žalostno piskajočo lokomotivo se je poslavljal 30. aprila 1969. Občina Slovenj Gradec naj bi tedaj sklenila novo pogodbo samo za relacijo Dravograd-Slovenj Gradec, vendar tudi do tega ni prišlo. Industrijski tir se je obdržal samo med postajama Dravograd-Otiški Vrh. Tu so odstranili okretnico in del tira do kurilnice. Ukinjeno železnico je morala nadomestiti cesta, ki je bila potrebna temeljite obnove, zlasti na odseku Paka-Gornji Dolič. Sredstva

so prispevali: Republiški cestni sklad, koroške občine in velenjska občina. Z deli so začeli že leta 1966 (Šaleški rudar 1969, št. 8). Kmalu po zadnji vožnji so odstranili tirnice in dobro ohranjene pragove ter jih prodali v Vojvodino, dotrajane "švelerje" pa so pokupili domačini. - Železniška trasa je danes zaraščena, peščeni nasipi so ponekod razkopani, predori deloma porušeni (v enem izmed njih - v Paki - gojijo šampinjone!), na vmesnem območju so pozidali hiše itd. Železniška postajna poslopja so odkupili železničarji za stanovanja ali pa jih je železnica prodala oziroma dala v najem raznim podjetjem, zlasti skladišča. Nekaj železničarjev se je takrat upokojilo, druge so prestavili na druga delovna mesta, največ v Velenje in Šoštanj oziroma Preloge. Na velenjski postaji so del nekdanjega stanovanja namenili premikalnemu osebju za dnevni prostor, ostale prostore so oddali podjetju Feršped; nekdanjo čakalnico drugega razreda, garderobo za osebno prtljago potnikov pa so že leta 1966 preuredili v pisarno za blagovni promet.



Mislinja - nekoč železniška, danes avtobusna postaja (foto A. Sore)



Ali bo še kdaj pripeljal potniški vlak? V ozadju opuščena kurilnica (foto A. Sore)

Ko so opustili izvozni jašek Škale in začeli premog pošiljati po transportnem traku v Preloge, so odstranili tudi škalski tir. Zaradi izkoriščanja *Vzhodnega polja* in predvidenega rušenja varnostnega stebra v Prelogah so v Pesju zgradili izvažalni nadkop. Odkopavanje premoga od južnega krila *Vzhodnega polja* proti zahodu je že leta 1982 doseglo izvozni jašek in klasirnico v Prelogah. Postopno so zgradili nove nadomestne objekte med reko Pako in železniško progo blizu TE Šoštanj. V Pesju so do leta 1987 porušili staro železniško poslopje, položili štiri tise, od teh dva pod klasirnico izvažalnega nadkopa, novo zgrajene postajne prostore pa opremili s sodobno elektrorelejno signalnovarnostno napravo. Kasneje je dobila takšno napravo tudi postaja Šmartno ob Paki, Polzela in Žalec pa imata nekoliko starejši Iskrin proizvod. Industrijsko progo Šoštanj-Preloge so opustili z voznim redom 1990/91, praktično pa je niso uporabljali že več let, kar velja tudi za kurilnico.



Usoda odsluženega preloškega jaška (foto A. Sore)



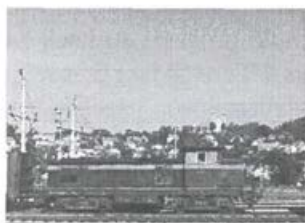
Nova železniška postaja v Pesju z bližnjo separacijo in nakladališčem premoga (foto A. Sore)

Med največje uporabnike železniških storitev spada tudi podjetje Gorenje-Gospodinjski aparati Velenje. Iz skromne delavnice v vasi Gorenje se je v nekaj letih po preselitvi v Velenje (1960) razvilo v veliko sestavljeno delovno organizacijo. Poslovni sistem Gorenja združuje (po podatkih iz leta 1994) štirideset podjetij, od tega dvajset v tujini; zaposluje 6500 delavcev in se uvršča med osem največjih tovrstnih podjetij v Evropi. Njihovi glavni proizvodi so pralno-pomivalni, hladilno-zamrzovalni in kuhalni aparati. Na leto izdelajo 1,6 milijona izdelkov, 95 odstotkov proizvodnje izvažajo v tujino (tudi na najzahtevnejša tržišča). Po železnici pripeljejo okrog sedemsto vagonov reprodukcijskega materiala, embalaže, pločevine, odpošljejo pa za okrog 12.000 vagonov izdelkov. Ostalo blago prevažajo s tovornjaki.

V času intenzivne gradbene dejavnosti so po železnici prevažali veliko gradbenega materiala: prod, gramoz, opeko,



Del muzejskega potniškega vlaka na stranskem tiru (foto A. Sore)



Dizelska vleka je najprej nadomestila parno pri tovornem vlaku (foto A. Sore)

cement, betonske izdelke, itd. Naročniki so bili predvsem gradbena in trgovska podjetja. Omenili smo že obrat EFE.

Z voznim redom 1975/76 so nastopile na progi Celje-Velenje dizel-električne lokomotive JŽ 643, potniške motorne vlake, izdelane v Smederevski Palanki pa so sestavljali pogonski voz z oznako JBŽ 81 in prikolice JBŽ 818. Kmalu zatem je tovarna železniških vozil v Mariboru v sodelovanju z italijansko tovarno Fiat izdelala nove dizelske motorne vlake, namenjene neelektrificiranim progam. Vožnja z motorniki JŽ 813/814 je bila hitrejša in udobnejša. Izredno zahteven je bil prevoz satorja za električni generator za TE Šoštanj leta 1977, saj je bil težak 218 ton, visok štiri in dolg osem metrov. Skupna teža z 20-osnim in 120-tonskim vagonom ter nakladalnim pripomočkom je znašala 380 ton (Resnik-Stepic 1991: 35-39).

Zlasti v prvi polovici osemdesetih let se je tovarni promet na savinjski progi znova povečal. TE Šoštanj je velenjski lignit mešala z boljšim rjavim premogom iz slovenskih in bosanskih premogovnikov. Leta 1982 so v TE Šoštanj pokurili 4.990.000 ton premoga, od tega eno petino iz drugih jugoslovanskih premogovnikov. Tudi v naslednjih letih je velenjski premogovnik dosegal izredne izkopalne rezultate. Del domače proizvodnje so namenili široki potrošnji in nekaterim večjim stalnim porabnikom. Vsak dan so vlekli dizelske lokomotive iz Velenja v Celje, Krško in Ljubljano 80 do 120 vagonov premoga. Proti koncu osemdesetih let se je zmanjšal prevoz premoga iz srbskih premogovnikov do šoštanjske termoelektrarne, upadlo je zanimanje slovenskih potrošnikov za nakup komercialnega premoga, na savinjski progi pa so imeli zaradi tega manjši promet.

Nevsakdanji (v organizacijsko-tehničnem pogledu) je bil leta 1988 prevoz težkih betonskih elementov za celično gradnjo objektov. Vegrad - GIP - Velenje (PE Vemont, Selo) je tedaj v sklenjenem potovalnem krogu v šestih tednih prepeljal iz Velenja v Vzhodni Berlin 290 gradbenih celic. Skupnost JŽ je za to priložnost pri zahodnonemških železnicah najela posebne vagonne s poglobljenim dnom (Kukovica 1988: 13).

Na prehodu iz sedemdesetih v osemdeseta leta smo svetovno energetska krizo občutili tudi pri nas. Znova smo ugotovili, da je železniški prevoz na srednjih in daljših relacijah cenejši kot cestni. To je bil čas velikega varčevanja z naftnimi derivati, ki so ga občutili vsi vozniki motornih vozil - čas parnih in neparnih dnevo oz. bencinskih bonov (1982). Povečan interes gospodarstva in potnikov za železniški prevoz je razkril premajhno prepustnost železniške postaje in carinske službe v Velenju. Vsak mesec je odpeljalo iz Velenja okoli 1300 naloženih vagonov. Tedaj so naredili načrt za novo tovorno postajo v Velenju, ki naj bi prevzela ranžirna dela postaj Velenje, Pesje in Šoštanj. Tovorni promet naj bi se umaknil iz naselij, v katerih bi ostale le potniške postaje. Novo tovorno postajo so načrtovali zahodno od sedanje, vzporedno s tovarno Gorenje, v bližini predvidenega rezervata za industrijsko cono. Upoštevali so selitev rudarskih naprav iz Starih v Nove Preloge ter neena-komeren odtok in dotok tovora (Kukovica 1980: 2). Ostalo je pri načrtih. Sedaj je na železniški postaji Velenje šest normalnih tirov.



Motorni vlak v dolini spodnje Pake (foto A. Sore)

Leta 1981 je vozil iz Ljubljane v Velenje in nazaj poslovni *Zeleni vlak*, ki pa ni pritegnil dovolj potnikov in so ga kmalu opustili. Da bi povečali potniški promet in uporabnikom omogočili krajšo pot do doma, delovnega mesta ali šole so leta 1982 odprli novo postajališče na Lavi v Celju, julija 1988 pa še postajališče Florjan, ki ga je financirala krajevna skupnost Skorno-Florjan. Že okoli leta 1970 so "pri dveh mostovih" (na sedanjem odcepu ceste v Lokovico) navozili potreben gramoz

za postajališče Skorno, vendar so priprave zastale. Medtem je na sotočju Šentflorjanščice in Toplice nastala nova stanovanjska soseska, kar je vplivalo tudi na lokacijo postajališča.

V osemdesetih letih, ko je narasel promet na savinjski progi, so uporabljali dizelske lokomotive francoske proizvodnje z oznako JŽ 643. Pozneje so vpregali močnejše lokomotive ameriške izdelave z našimi številkami: JŽ 644 in JŽ 661. Na progi Celje-Velenje znaša njihova povprečna obremenitev okrog 900 ton. Modernizacija železnic se kaže v večji zmogljivosti, hitrejšem in udobnejšem, zlasti pa varnejšem prevozu. Večina cestnih prehodov je zavarovana z avtomatičnimi zapornicami z utripajočimi lučmi. Ročno odpiranje in zapiranje zapornic je še v Celju na Mariborski cesti in v Šoštanju. Posodobili so tudi telekomunikacijske naprave. Popravilo proge je v glavnem mehanizirano. Dolgotirne trakove, npr. od Celja do Polzele, lažje vzdržujejo, saj so tračnice varjene. Še vedno pa je problematično kemično uničevanje plevela. Savinjsko progo so usposobili za hitrost do sedemdeset kilometrov na uro in za osno obremenitev do osemnajst ton.

Elektrifikacija glavne proge Ljubljana-Maribor (1964-1976) ni direktno vplivala na prevoz na lokalnih progah, vsekakor pa pomeni novo dobo v razvoju železnic in nenazadnje drugačen odnos do zdravega okolja. Prvi električni vlak je pripeljal iz Ljubljane v Celje 21. maja 1971, prvi poizkusni vlak iz Celja v Maribor pa konec leta 1974. Svečana otvoritev elektrificirane proge Maribor-Celje-Koper je bila 27. 12. 1975. Obnova in modernizacija celjske železniške postaje je bila zasnovana leta 1987, vendar so dela prekinjali zaradi stalnega pomanjkanja denarja. Do konca leta 1993 so namestili večino signalnovarnostnih naprav in opravili druga vzporedna dela. Zgradili so podhod na drugi in tretji peron ter obnovili in preuredili večji del postajnega poslopja. Promet vodijo vlakovni odpravniki iz komandnega prostora v centralni postavljalnici. Tu so vgrajene računalniške naprave in panoramska kontrolna plošča s tirno sliko celjskega železniškega vozišča. Video postavljalni pult so zasnovali Iskrini strokovnjaki v sodelovanju

z železniškimi. Sistem VPP izdelava program voženj za vsak vlak, ki je v voznem redu in ga vnese v računalnik, ki omogoča arhiviranje. Za savinjsko progo se tako programiranje ne bi splačalo, ker je tam trenutno premalo voženj (Zupančič 1993: 3-4). V Celju bi bil koristen direktni tir, ki bi povezal savinjsko progo s tovorno postajo v Čretu; s tem bi odpravili premikanje pred potniško postajo.



Elektrificirano železniško vozlišče v Celju (foto A. Sore)

Sestava tovora se je posebno v zadnjih dveh desetletjih spremenila v korist višjih prevoznih cen. Razsuti tovor: bentonit (Žalec), tuf (Šmartno ob Paki), gramoz, premog ipd. so nadomestili izdelki velenjske in šoštanjske industrije. Pomembno prevozno blago je še vedno hmelj, simbol savinjskega kmetijstva.

Po obsegu dela (naloženih in izpraznjenih vozovih, odpravljenih vlakov, premikih itd.) so železniške postaje od Celja do Velenja razporejene v štiri stopnje. Celje je postaja prvega reda, Velenje drugega, Pesje tretjega, Žalec, Polzela, Šmartno ob Paki in Šoštanj pa četrtega reda. Stopnja postaje vpliva na osebne dohodke zaposlenih. Postajališča Petrovče, Šempeter v Savinjski dolini, Paška vas, Florjan niso razvrščena.

Po voznem redu 1994/95 vozita na progi Celje-Velenje dva para tovornih vlakov, ki prevažajo predvsem premog, belo tehniko, reprodukcijski material in embalažo. Razen tega vozita od Celja do Žalca še dva para rednih tovornih vlakov (žito, tuf, hmelj, surovine, embalaža, industrijski izdelki itd.). Pet delovnih dni na teden vozi devet parov potniških vlakov (štirje dopoldne in pet popoldne), ob sobotah pet parov in pol, ob nedeljah pa vlaki ne vozijo.

Na velenjski avtobusni postaji se ob delavnikih ustavi nad 170 rednih avtobusov, in sicer iz celjske smeri 60, prav toliko s Koroške in nad 40 iz mozirsko-šoštanjске smeri. V navedenih številkah niso zajeti delavski in šolski avtobusi.

Bojazni, da bi zaradi nerentabilnosti ukinali progo Celje-Velenje, ni več. V zadnjem času se znova pojavlja želja, da bi obudili železniško progo proti Dravogradu. Najbolj problematičen je odsek od Velenja do Zgornjega Doliča, zlasti pa pozidani prostor do Sela. Morda bi kazalo speljati bližnjico po dolini Velunje in pod Graško goro. Zamisel o obnovitvi proge Velenje-Dravograd so izrekli tudi slavnostni govorniki ob stoletnici savinjske proge. Štirinajstega septembra 1991 sta pripeljala v Velenje dva lepo okrašena muzejska vlaka s častnimi gosti, ki so na železniški postaji odkrili spominsko ploščo plemenitemu Danielu Lappu.



Slavje ob stoletnici savinjske proge v Velenju (foto L. Ojsteršek)



Velenjska železniška postaja po praznovanju stote obletnice savinjske proge (foto A. Sore)

ŽELEZNIČARSKA STANOVANJSKA SOSESKA V VELENJU

Železniško progo *Celje-Velenje-Dravograd* so zgradili potem, ko so si avstrijske železnice že pridobile večdesetletne organizacijske in poslovne izkušnje. Železničarji so bili državni ali privatni uslužbenci, njihova osnovna dolžnost je bila vestno izpolnjevanje predpisanih nalog. K uspehu podjetja so lahko veliko prispevali s pravočasnim preprečevanjem nezgod, strokovnim delom in razumnim varčevanjem potrošnega materiala, npr. goriva. Osebe so lahko na njihovo prošnjo ali po službeni potrebi prestavljali iz kraja v kraj na bolj ali manj odgovorna delovna mesta. Ob otvoritvi savinjske železnice je bilo verjetno malo domačinov na vodilnih položajih. Od leta 1904 do 1914 so se v Velenju zvrstili naslednji postajni načelniki: Ivan Hočevar, Franc Jaklič, Franc Henzel, Gustav Tarman, Anton Hermetter (pomočnik načelnika), v Šoštanju pa je ves ta čas služboval Franc Kramer (*Eisenbahn - Schematismus für Österreich - Ungarn 1904/5 - 1914/15*). Za kasnejše obdobje navajamo samo imena ljudi, ki so dalj časa službovali v Velenju in so ostali v spominu sodobnikov. V predvojni Jugoslaviji so na velenjski železniški postaji službovali naslednji načelniki: Legat, Jože Lavrič, Janez Sedej, Rudolf Jeretin, Ivan Glavač; med okupacijo Johan Krempl; po osvoboditvi pa: Janez Bogataj, Karel Sajko, Franc Petek, Stanko Povše in Dragan Daničić. Vodje kurilnice v Velenju so bili: Janez Tepin, Rudolf Gale (v stari Jugoslaviji) in Karel Stagoj, v Prelogah pa Franc Živič, Jože Horvat in Stanko Orličnik. Vrstni red nadzornikov proge je bil naslednji: Osolin, Janez Vertačnik (tudi po osvoboditvi), Drofenič, Franc Stvarnik, Franc Krajnc, Lojze Kovač, Anton Košir, Ivan Rovšnik in Janko Marič. Od predvojnih prometnikov - vlakovnih odpravnikov navajamo naslednje: Rudolf Verderber, Žabkar, Štefan Trojar, Rihard Müller, Boško Stankovič, Blagoje Stojanović in Karel Sajko. Po osvoboditvi se je poleg že omenjenih ljudi zvrstila še vrsta drugih: Ivan Malovrh, Oskar Čas, Ivan Bezelak, Marko Bonač; po ukinitvi mislinjske proge pa še Maks Marot, Anton Čas, Jože Klokočovnik idr. Že kmalu po prvi svetovni vojni so se preselili

v Velenje strojevodje: Rudolf Špendl, Franc Štefančič, Franc Rihtaršič, Gustav Sore, Ivan Rejc, nekoliko kasneje Janez Keršmanec, Polde Vengust, Srečko Puc, Ivan Rus, Martin Glavač, Anton Maher in Janko Štrafela. V Šaleku je stanoval Viktor Jurič. Med okupacijo so se v Velenju zaposlili trije bratje: Karel, Johan in Edvard Bizjak, po osvoboditvi pa Janez Slavc, Franc Mlakar, Stane Kumer, Ignac Šalej, Jože Kavčič, Rudolf Ževart, Karel Klinc, Konrad Vodenik, Anton Sopošek, Stanko Čujež idr. Med vlakovodji iz prve Jugoslavije omenjamo Jožeta Koširja, Ivana Prodnika, Antona Ograjenška in Rudolfa Cvikla;



Nad sto let stara železniška stanovanjska zgradba v Velenju je potrebna temeljite prenove (foto A. Sore)

kasneje se jim je pridružil še Jakob German idr. Vsak strojevodja je bil najprej kurjač. Pred drugo svetovno vojno so bili znani kurjači ali nadkurjači: Štefan Hvalič, Miha Vožič, Karel Perdih, Ivan Grajželj, Franc Ramšak, Beno Žibolt, Franc Švarc, Franc Bizjak, Franc Lah, Franc Glušič, Ignac Cigler. Po letu 1945 so upokojene kolege zamenjali mlajši, od katerih so nekateri (že omenjeni) napredovali v strojevodje. Po ukinitvi parne vleke in uvedbi dizelskih lokomotiv kurjačev niso več potrebovali. Omeniti velja še nekaj sprevodnikov, nadpremikačev, skladiščnikov, kretnikov, kurilniških uslužbencev in progovnih delavcev starejše generacije, ki so prebivali in delali v Velenju. Znani so: Jurij Rogina, Franc Vertačnik, Janez Bizjak, Ivan Ževart, Jernej Šemrov, Franc Šumlak, Edo Vodenik, Pavel

Repnik, Anton Reher, Ivan Pocajt, Avgust Pavlinc, Miha Deberšek, Viktor Zalokar, Mihael Pirnat, Ivan Bizjak, Ferdo Stropnik, Jurij Ojsteršek, Alojz Eršte, Franc Kasesnik, Kovač, Meža, Grilc, Novak, Martin Hohkraut idr. Veliko starejših železničarskih družin se je preselilo v Velenje s Kranjske, zlasti iz Ljubljanske kotline, manj s Primorske in severnega dela slovenske Štajerske. Domačini so se jim v večjem številu pridružili šele v tridesetih letih. Običajno so začeli kot progovni delavci, z nadaljnjim strokovnim izobraževanjem in praktičnim delom pa so napredovali na višji položaj.

Železnica je v Velenju razpolagala z osmimi službenimi stanovanji, ki so jih morali uslužbenci ob upokojitvi izprazniti. Najemnina ni bil visoka, bližina postaje pa je pomenila precejšnjo ugodnost. Med trgov in železniško postajo ni bilo sklenjene pozidave, povezoval ju je lep drevored divjih kostanjev, ki so bili ob koncu stoletja dokaj razširjena okrasna drevesa. Železniški tiri so ločevali Staro vas in Velenje. Preden je stekla železnica, sta bili na levi strani ceste do trga samo dve stanovanjski zgradbi, na desni (do Ježovnikove gostilne) pa pet. Severno od postajnega nasipa in objektov so bili sadovnjaki, travniki in močvirni pašniki, južno od ceste in jugozahodno od železniškega skladišča in nakladalne klančine pa njive in travniki staroveških in trških posestnikov. V tridesetih letih so okoli postaje zrasle štiri železničarske hiše in večstanovanjska Cviklova vila. Malo višje, na rečni terasi, sta nastala še dva železniška domova, lastni hiši pa sta imeli tudi dve železniški družini pod farno cerkvijo na Konovem. Najstarejša (iz leta 1914) zasebna železničarska hiša blizu postaje je bil Prodnikov polkmečki dom. Redke so bile hiše v bližini postaje, kjer ne bi vsaj nekaj časa kot najemniki stanovali samski ali poročeni železničarji. Tudi železničarske družine v novih hišah so rade oddajale sobe ali majhno stanovanje vrstnikom z zanesljivim dohodkom. Onkraj reke Pake, v trgu, je (vsaj spočetka) živelo malo železničarjev. Okrog leta 1940 je okoli železniške postaje živelo triindvajset železničarskih družin in nekaj samskih železničarjev; tu je nastala prava železničarska soseska. Šele po

letu 1945 so našli v trgu bolj ali manj primerne prostore tudi za železniške upokoјence, ki so morali zapustiti službena stanovanja. Progovni delavci so povečini prebivali v širši okolici Velenja in so precej časa porabili za pot do delovnega mesta.



Del Velenja med trgom in Staro vasjo. V ozadju TE Velenje in Škale okrog leta 1938 (Fototeka Muzeja Velenje)



Pogled proti železniški postaji Velenje leta 1994 (foto A. Sore)

Prva povojna leta so bila v Velenju v znamenju velikih načrtov in gradenj; to je bila doba prostovoljnih delovnih akcij, "udarniškega dela". V tem pogledu je postalo Velenje vzorčni primer za vso Slovenijo. Nekateri železniški upokoјenci so si našli dodaten zaslužek in boljše, vsaj začasno stanovanje; postali so hišniki, kurjači v šolah, dežurni pazniki na gradbiščih, pomagali so na krajevnem uradu ipd. Leta 1952 je prišla podružbena Cviklova vila (s pripadajočim zemljiščem) pod upravo Jugoslovanskih državnih železnic. Že do tedaj so tam stanovali večinoma železničarji, prostora pa je bilo za sedem strank. Sčasoma so si v hitro rastočem mestu pridobili življenjski prostor (lastno hišo ali družbeno stanovanje) mnogi mladi železničarji

iz raznih krajev Slovenije in Jugoslavije. V mestnem središču so železničarjem namenili dve stolpnici (Tomšičeva 2 in 4) z dvajsetimi družinskimi stanovanji in eno garsonjero. Tudi železniško gospodarstvo je izločalo sredstva za gradnjo in nakup stanovanj v okviru usmerjene stanovanjske gradnje. Škoda, da je železnica tako zanemarila svoje lastne (starejše) stanovanjske zgradbe.

Na velenjski železniški postaji je bilo zaposlenih malo žensk (nekaj čistilk, blagajničarka pri potniškem ali robnem prometu, tajnica v kurilnici in pri šefu postaje, popisovalka vagonov). Nekdaj so bile zelo redke družine, kjer sta bila zaposlena mož in žena, npr. mož prometnik, žena pa vrtnarica ali učiteljica. Soproge železničarjev so bile predvsem gospodinje, matere.

Narodna sestava železničarjev se je v zadnjih treh desetletjih močno spremenila v korist Neslovencev. Pred drugo svetovno vojno in še nekaj let po njej so se v večjem številu zaposlovali fantje iz Paške vasi, Šmartnega ob Paki in bližnjih hribovskih naselij pa tudi z zahodnega območja Paškega Kozjaka. Na delo so prihajali peš, s kolesom, vlakom, avtobusom, kasneje pa že z osebnimi motornimi vozili. Predvsem zaradi neprimerne družbenega vrednotenja železničarskih poklicev in nižjih osebnih dohodkov so Slovenci zapuščali železnico in se odločali za bolj plačana delovna mesta.

Vsi, ki so delali na savinjsko-mislinjski progi, niso prebivali v Velenju. Mnogi so stanovali v drugih krajih, zlasti v Celju. Ko so ukinili mislinjsko progo in prestavili velenjsko kurilnico v Preloge in kasneje iz Prelog v Celje, se je tudi težišče savinjske proge povsem premaknilo v Celje. Kljub vsemu je Velenje še vedno pomembna tovorna in potniška postaja. Z novim zazidalnim načrtom na južni strani železniških tirov (bivalno rekreativni prostor) bo neurejena stanovanjska okolica poleg železniške postaje še bolj moteča.

78

8

Hierzu bei laut Österreichische Urkunde: datiert 21. November 1889, K. K. R. Nr. 2 v. a. 1890
 und allerhöchster. Entschliessung vom 16. April 1891, Kundmachung des Handelsminis-
 teriums vom 8. Mai 1891, Nr. 63 R.-G. Bl.

Localbahn: Cilli-Wollan.

Kronland: Steiermark. **Gerichtsbezirk:** *Schnitzton*

Bezirkshauptmannschaft: **Catastralgemeinde:**

Mündichgras *Hohenberg*

Grundeinlösungs-Ubereinkommen.

welcher zwischen dem österreichischen Landesausseher in Vertretung des Oberen
 Bauwerks, an welcher die A. D. Comission datirt 23. November 1889, Nr. 2, R.-G. Bl. 4
 1890, von dem auf Betreiben der Localbahn Cilli-Wollan zustolge Kundmachung des
 Handelsministeriums vom 8. Mai 1891, Nr. 63 R.-G. Bl. übertrugen wurde. Nach dessen
 mit der Special-Vollmacht datirt 18. Juni 1891, Zahl 58.783, zur Durchführung der Grund-
 Einlösung ausgesessene Bevollmächtigte die Herren: Daniel von Lapp und Eduard
 Kleinmannswirt, Bauamtsverwalter, demselben in Schnitzton, gemacht sind

Jerman Gory Hohenberg

Grundbesitzer in der Catastralgemeinde

zum Zwecke der Herabsetzung der Localbahn Cilli-Wollan in Grundbesitz von der
 K. K. Staatseisenbahn in Graz gefälligen Entgeltung-Einkommens datirt *Jan 21 1891*

Jan 21 1891 durch Fortschreibung der dem Einlösungen im vorstehenden
 Inhaltsmäßig am heutigen Tage abgeschlossen wurde.

Art. I.

Gegenstand der Einlösung.

Jerman Gory

Grundbesitzer in *Hohenberg n. 11*

Catastralgemeinde *Hohenberg* District des genannten
 Grundbesitzes der Localbahn Cilli-Wollan in der kaiserlichen Eigenschaft und der Con-

Uradni začetek gradnje proge Celje-Velenje je bil 24. april 1891.

STROKOVNO IZOBRAŽEVANJE

Z nastankom Kraljevine SHS, Jugoslavije, so državne železnice potrebovale večje število strokovnjakov. Najprej so leta 1919 v Beogradu, Zagrebu in Ljubljani organizirali prometno-komercialne tečaje. Pozneje so za potrebe železniških delavnic in kurilnic ustanovili triletne in štiriletne obrtne šole, v večjih železniških križiščih pa so pripravili posamezne strokovne tečaje (Dobrodel 1986: 39). Državna železniška šola v Beogradu je sprejemala osebe, ki so dovršile vsaj šest razredov gimnazije. V drugi polovici tridesetih let je tudi v Velenju službovalo več mladih prometnikov iz omenjene šole.

Zakon o državnem prometnem osebju iz leta 1931 je razlikoval uradnike (činovnike), uradniške pripravnike, poduradnike (zvaničnike) in služitelje. Za službo zvaničnika prve kategorije je zakon zahteval najmanj dva razreda srednje šole ali šolo z mojstrskim izpitom. Po dveh letih poklicnega dela v isti stroki in s prav dobro oceno je bilo potrebno opraviti še strokovni izpit. Za mesto zvaničnika druge kategorije je zadoščala končana osnovna šola. Kdor je prosil za mesto služitelja, je moral znati brati in pisati ter odslužiti redno vojaško obveznost (Službene novine 1931: 1002).

Tudi po osvoboditvi je primanjkovalo strokovno usposobljenih železničarjev, zadrego so reševali s strokovnimi tečaji za posamezne poklice. Prejšnje železniške obrtne šole so se preobrazile v železniške industrijske. V Ljubljani so ustanovili *železniški tehnikum*, kjer so se izobraževali učenci strojne, gradbene in elektrotehnične stroke, šolanje je trajalo sprva tri, nato pa štiri leta. V glavnem mestu Slovenije je delovala tudi enoletna *šola za vlakovodje*, v Mariboru pa od leta 1948 *delavski tehnikum*, v katerem so kvalificirani delavci z izrednim triletnim študijem pridobivali znanje in izkušnje. Enoletna *prometno-komercialna šola* se je po letu 1948 preselila iz Ljubljane v Podbrdo. S številnimi tečaji in z rednim šolanjem so že po nekaj letih ublažili kadrovsko stisko. Pomemben delež pri tem so imele ženske, ki so vrsto let opravljale zahtevno delo v prometno-transportni službi (prometnice, sprevodnice, popisovalke vozov, čuvajke). Leta 1950 so v Mariboru ustanovili triletno *železniško*

prometno-transportno šolo, v Ljubljani pa *železniško elektrokovinarsko šolo*. Učenci so v času šolanja prebivali v domovih. Čas šolanja je bil odvisen od zahtevnosti dela v prometu in je lahko po končani osnovni šoli trajal le nekaj mesecev (tečaji) ali pa dve, tri oz. štiri leta (npr. prometno-transportni tehnik), za strojevodjo - tehnika vleke pa praviloma šest let (Dobrodel 1986: 389). V času *Železniškega srednješolskega centra* v Ljubljani so v njegovi sestavi delovale še enoletna *šola za prometno-transportne tehnike*, za strojevodje in vozovne preglednike idr. V tečajih v Ljubljani, Mariboru in Kastavu so pridobivali ustrezno strokovno znanje mnogi novosprejeti in že zaposleni delavci, železničarji iz raznih krajev Slovenije in drugih republik nekdanje Jugoslavije. Sedaj (1994) izobražuje *Železniška srednja šola v Mariboru* po dveh programih: splošni program *promet (V. stopnja)* in *železniški transport (IV. in V. stopnja)*. Štiriletno šolanje se konča z zaključnim izpitom ali maturo, nato lahko tehnik nadaljuje študij o prometu (*cestnem ali železniškem*) na univerzi v Mariboru. V ljubljanski *Železničarski srednji šoli* imajo samo splošni program *prometni tehnik*. Pred približno dvema, tremi desetletji so bili v Mariboru večmesečni tečaji za prekvalifikacijo voznikov parne vleke za dizlovo-motorno vleko, leta 1993 pa prostovoljni tečaj za strojevodje in kurjače na parnih lokomotivah muzejskih vlakov.

Za železničarje v prometu je obvezno permanento izobraževanje in vsakoletno preverjanje znanja - periodični izpiti. Redno poučevanje (dve do štiri ure mesečno) po območnih izobraževalnih centrih ima namen utrditi in dopolniti že pridobljeno znanje z novostmi v predpisih in tehnologiji. Pouk je vključen v delovni čas. Če delavec ne pokaže zadovoljivega rezultata, do nadaljnjega ne sme opravljati zaupanega mu dela. Težave so imeli zlasti tisti priseljenci, ki zaradi jezika niso razumeli vsebine.

DELOVNO RAZMERJE IN OSEBNI DOHODEK

V stari Jugoslaviji so posebne komisije vsako leto ocenjevale uslužbenke državnih prometnih ustanov po naslednjih kriterijih: strokovna sposobnost, vedenje v službi in

izven nje, marljivost in zanesljivost v službi ter vrsta dela, ki ga je določena oseba opravljala. Predstojnik je moral konec junija in decembra na poseben list zapisati svoja zapažanja in pripraviti poročilo o vsakem uslužbencu. Oseba, ki je bila slabo ocenjena, je za eno leto izgubila periodični povišek plače, ob tem pa se ji tisto leto ni štelo v pokojninsko dobo (Službene novine 1931: 1004-1005).

Načelni osemurni delavnik se je lahko podaljšal, če je narava dela to zahtevala. Daljši delovni dan je postal pravilo tako pri progovnih delavcih (zlasti v poletnem času) kakor pri vlakovnem osebju. Državne železnice so določale dolžine turnusov in raspored dela po svojih potrebah, poleg tega pa niso upoštevali niti časa šolanja niti obvezne rezervne službe (deset ur mesečno) niti nočnega, nedeljskega ali obprazničnega dela. Število plačanih nadur je bilo omejeno. Mnogi letnega dopusta niso mogli koristiti, ker niso dobili zamenjave, ali pa so jih morali nadomestiti drugi v poostrenem turnusu (Dobrodel 1986: 187).

Po osvoboditvi je zakon o delovnih razmerjih (1957) izrecno določal redni delovni čas in opredelil izjemne primere. Z novo zakonodajo o delovnih razmerjih (leta 1965) je bil tudi na železnici uveden dvainštirideseturni delovni teden. Pravilnik o delu v izmenah v železniških transportnih organizacijah (1982) je trajanje izmene občutno skrajšal. Posamezna izmena za postajno in vozno osebje sme trajati največ dvanajst ur, za postajno osebje, kjer vozi v štiriindvajsetih urah do dvanajst parov rednih vlakov, pa največ štirinajst ur (Dobrodel 1986: 192). Razmerje med delom in prostim časom je bilo lahko v okviru turnusa dokaj neugodno, kar je najbolj občutilo vlakovno osebje. Ko so še vozili vlaki proti Dravogradu, so tudi v Velenju stanujoči železničarji prenočevali v Otiškem Vrhu, enako kakor Celjani v Velenju. Upokojeni pa tudi aktivni vlakovni odpravniki in strojevodje se še spominjajo turnusa: dvanajst ur dela, štiriindvajset ur počitka, nato dvanajst ur nočnega dela pa spet štiriindvajset ur počitka itd. Tako imenovani ruski turnus loči dvanajst ur dela in šestintrideset ur počitka, potem je znova dvanajst ur dela in štiriindvajset ur počitka. Takšno razmerje so zmotili dopusti in druge odsotnosti delavcev.

V prvih letih delovanja železnic so bile plače železničarjev, zlasti strojevodij, ki so opravljali nevarno delo, zelo visoke. Bile so približno za tretjino višje kot plače industrijskih delavcev. V prvi Jugoslaviji je bil plačilni sistem železničarjev zasnovan na "vzdrževanju delavca". Plače naj bi ustrezale položaju in funkciji, ki so jo imeli državni uslužbenci. Mesečne prejemke so dobivali vnaprej in so obsegali plačo ter položajni in osebni (draginjski) dodatek, ob tem pa jim je pripadal še dodatek za vzdrževanje družinskih članov. Prejemke je z zakonom in pravilnikom določala država. Uradniki so bili razvrščeni v deset položajnih skupin (najnižja je bila deseta). Če je bila letna ocena uslužbenca pozitivna, je po nekaj letih službovanja napredoval v višji plačilni razred iste položajne skupine. Deseta položajna skupina je imela dva poviška, sedma štiri, šesta, peta in četrta pa tri. Uslužbenec z nepopolno srednjo šolo je lahko napredoval od desete do osme položajne skupine, z dokončano od desete do pete in s fakulteto od osme položajne skupine naprej. Na velenjski železniški postaji menda ni bilo uradnika šeste ali celo pete položajne skupine. Plača, položajni in osebni dodatek so bili progresivni. Ljubljana je bila uvrščena v prvi, Velenje pa v tretji draginjski razred. Poduradniki prve skupine so bili razdeljeni v štiri položajne skupine s po dvema ali tremi periodičnimi poviški. Poduradniki druge skupine so bili razdeljeni v tri položajne skupine z enakim številom poviškov, služitelji pa v dve položajni skupini s tremi periodičnimi poviški. Dodatek za ženo (150 din) in otroke (po 140 din) je bil za vse železničarje enak (Službene novine 1931: 1003). Strojvodja, ki je vozil vlak in je spadal v deveto položajno skupino s tremi poviški, je s povprečno premijo (400 din) in kilometrino (200 din) ter ženo in dvema otrokoma prejemal mesečno 2860 din (leto 1939). Istega leta je poduradnik druge kategorije in druge položajne skupine z drugim poviškom (npr. premikač, kretnik) ter ob enakih družinskih razmerah prejel 1820 din. Skupni mesečni dohodek služitelja druge položajne skupine s tremi poviški in z vsemi drugimi dodatki je znašal okrog 1600 din. Nekvalificirani delavec, ki je bil plačan na uro, je z dodatkom (15 % od urnine) ob osemurnem delavniku na mesec dobil 868 din. Namenoma nismo zajeli vodilnih uslužbencev, ampak le prevladujoče nameščence srednjih službenih let.

Na kongresu železničarjev julija 1936 v Ljubljani so grajali krivično premestitev prometnikov in prometnih uradnikov iz eksekutive v neeksekutivno službo, s čimer se jim je službena doba povišala za pet let. Najtežje je bilo stanje pri progovnih delavcih, ki se jim je po pravilniku priznaval dvajsetdnevni mesečni delavnik, vendar ga uprava ni spoštovala. V posameznih mesecih so delali osem do dvanajst dni, njihov dnevni zaslužek pa je znašal komaj 18-21 dinarjev (Slovenec 1936/157: 6). Skupni mesečni dohodki strojevodij na vožnji niso bili tako nizki, vendar je bila sama plača, brez dodatkov glede na odgovornost dela, majhna. Prav na to pa so bile usmerjene pritožbe strojevodij na kongresu v Beogradu leta 1937. Zahtevali so, da se strojno osebje, ki je dovršilo vse predpisane tečaje in tudi v praksi pokazalo svojo sposobnost, izenači z državnimi uslužbenci, ki imajo štiri razrede srednje šole (Jutro 1937/153: 5).

Še nekaj let po osvoboditvi so na železnici uporabljali predvojne predpise, ki so jih spreminjali in prilagajali novim razmeram. Zatem so sledili plačilni razredi, ki so delavce razvrščali po njihovi strokovnosti in službenih letih na železnici. Tako je npr. srednji strokovni kader (tehniki) sodil v skupino od 16. do 12. plačilnega razreda, za 11. plačilni razred pa je že bila potrebna višja strokovna izobrazba. Uslužbenci, ki so opravljali manj zahtevna dela, so bili razvrščeni v nižje plačilne razrede (od 17. do 23.). Z uvedbo samoupravljanja so železničarje plačevali po tarifnem pravilniku (leto 1954), usklajenem z zveznimi predpisi. Osebni dohodki so bili odvisni od uspešnosti posameznika in uspeha celotnega podjetja. Plače so določali po tarifnih postavkah za strokovnost, vodstvo in posebne delovne pogoje. Poleg težkih in za življenje nevarnih delovnih pogojev je vlakovno osebje prejelo še tako imenovano kilometrino (dodatek za delo na vlakih izven kraja stalnega bivališča). Zaradi pomanjkanja osebja je bilo še posebej ovrednoteno čezurno delo. Tarifni pravilnik je urejal tudi razna nadomestila oz. povračila, npr. za delo na terenu, ločeno življenje od družine, delo v dneh državnih praznikov, nadomestilo za pripravljenost doma idr. Osebjem kurilnice, predvsem strojevodjem in kurjačem, so priznali premije za prihranek pri gorivu in mazivu. Kdor je prijavil okvare na progi

ali na voznih sredstvih in s tem preprečil večjo škodo, je dobil nagrado (Dobrodel 1986: 148-151).

Čeprav podatkov o osebnih mesečnih dohodkih iz leta 1939 ne moremo primerjati z uradno objavljenimi podatki leta 1972, jih vseeno navajamo. V prometni sekciji Šoštanj je meseca oktobra znašal povprečni osebni dohodek (brez kilometrine) za delovno mesto polkvalificiranega delavca 1.154 din, za delovno mesto kvalificiranega delavca ali delavca z zahtevano poklicno šolsko izobrazbo 1.604 din; za delovno mesto, za katero se je zahtevala srednja šolska izobrazba, 1.949 din; za delovno mesto z višješolsko izobrazbo pa 2.624 din. Takrat je bilo v prometni sekciji Šoštanj zaposlenih skupno 107 ljudi, od tega je bila približno polovica kvalificiranih delavcev, dve petini jih je imelo predpisano srednješolsko izobrazbo, 5,5 % višjo šolo, malo manj pa je bilo polkvalificiranih delavcev. Mesečna plača vlakovnega odpravnika v Velenju se je takrat gibala od 3.120 do 3.463 din. Strojevodja pri motorni ali parni vleki je zaslužil od 3.180 do 4.733 din; strojevodje pri premiku so imeli na splošno nižje dohodke. Nadzornik proge v sekciji za vzdrževanje prog v Celju je oktobra leta 1972 prejemal od 3.020 do 3.209 din (Nova proga 1972, posebna izdaja).

ZDRAVSTVENO STANJE

Železničar v izvršilni službi mora poleg ustrezne splošne in strokovne izobrazbe izpolnjevati tudi zdravstvene pogoje. Že v stari Jugoslaviji je bil pred sprejemom v prometno službo obvezen zdravniški pregled. Železniške uslužbenke so glede zdravniških pregledov razvrstili v tri skupine. V prvi (izvršilno osebje) so bili tisti, ki so morali do petinštiridesetega leta starosti opraviti vsako tretje leto redne zdravniške preglede, ko so postali starejši, pa vsako drugo leto. V težjih bolezenskih primerih so bili potrebni še izredni zdravniški pregledi. Tudi v drugi Jugoslaviji so ohranili periodične in izredne zdravniške preglede. Za varnost železniškega prometa so najbolj odgovorni naslednji delavci: strojevodja, vlakovni odpravnik, premikač, odjavnik, voznik motornih progovnih vozil in vlakovni dispečer na telekomandi, ostali delavci so v drugi in tretji skupini. Poleg

splošnega zdravstvenega stanja ugotavljajo zdravniki v železniških zdravstvenih domovih (Ljubljana, Maribor) in specializiranih ambulantah duševne zmožnosti, sluh, vid in razločevanje barv. Ker se že pred sprejemom na delo opravi zdravstvena selekcija, so rezultati pri nadaljnjih zdravniških pregledih relativno ugodni. Med najpogostejšimi vzroki nesposobnosti za delo so bili: poslabšnje sluha in vida, obolenje srca in ožilja, pljuč, želodca, črevesja, duševne motnje ter obolenje hrbtenice. Andrej Viršček navaja v svojem poročilu naslednje: "*Tesnoba, razdražljivost, časovna stiska, stalna utrujenost, nevroza, kajenje, pretirano pitje kave in alkohola ... so pojavi, ki nas nenehno spremljajo, ki jih pogosto občutimo, težko priznamo, redko poiščemo strokovno pomoč in še težje odpravimo.*" (Viršček 1993/9: 16).

Število umrlih železničarjev (1986-1991), ki stalno prebivajo v drugih republikah bivše Jugoslavije, je bilo večje (1,9-krat) kot pri slovenskih. Po vzroku smrti (glede na skupine bolezni) se železničarji niso razlikovali od ostalih Slovencev (Viršček 1993/9: 17). Marsikak železničar, ki dela v turnusu, se v prostem času izčrpava še doma na svoji zemlji. Iz analize bolniškega staleža za obdobje od januarja do septembra med letoma 1992-1993 je razvidno, da so bolniški izostanki narasli od meseca februarja dalje zaradi bolezni in nege družinskega člana (epidemija gripe), od marca naprej pri poškodbah izven dela, od maja naprej pa prav tako pri poškodbah na delu. Povečuje se pogostnost bolezni in število daljših invalidskih postopkov s ciljem invalidske upokojitve. Na drugi strani pa mnogi delavci iz strahu pred izgubo zaposlitve odklanjajo bolniški stalež, kar pospešuje delovno nezmožnost. Spremembe v tehnološkem procesu dela in s tem povezano ugotavljanje presežnih delavcev povečuje pri delavcih obremenitve in motnje (Hauptman 1993: 1-3).

SKRAJŠANA DELOVNA DOBA IN VOZNE OLAJŠAVE

Že v Avstro-Ogrski so priznali težje delovne pogoje strojnemu, vlakospremnemu in premikalnemu osebju in jih v

tem pogledu izenačili z nekaterimi poklici v rudarstvu in pomorstvu. Njihovo delo se tudi v prvi in drugi Jugoslaviji ni spremenilo. Kurjač na parni lokomotivi je v dvanajstih urah premetal in pokuril petnajst do dvajset ton premoga in je bil zlasti poleti izpostavljen hudi vročini, pozimi pa ognju, mrazu in prepihu. Tudi premikač je opravljal svoje delo podnevi in ponoči, ob vsakem vremenu, vedno je moral paziti, da med odklapljanjem in priklopjanjem vagonov ne zdrsne ob tirih, da ga ne stisnejo vagoni ali da ga v gosti megli in poledici ne povozi vlak iz nasprotno smeri. V prvi Jugoslaviji je *Zakon o prometnem osebju* določil strojevodjem, kurjačem, vlakovodjem, sprevodnikom, vlakovnim manipulantom, zaviračem in premikalnemu osebju za polno pokojninsko dobo petindvajset let neprekinjene zaposlitve v eksekutivi. Ostali uslužbenci so morali izpolniti trideset let službene dobe (Službene novine 1931: 1012). Ugodnosti za skrajšano delovno dobo so v drugi Jugoslaviji (1954) zožili na štiri osnovne razrede težkih del, med katerimi ni bilo železničarjev. Železniški sindikat si je prizadeval prikazati naporno in odgovorno delo eksekutivnih železničarjev, a je pri tem le delno uspel. V posebnem zakonu (Uradni list SFRJ 1968, št. 17) so kurjaču na parni lokomotivi šteli dvanajst mesecev dela za štirinajst mesecev zavarovanja, kasneje (l. 1971) so razmerje izboljšali, tako da je dvanajst delovnih mesecev veljalo za petnajst mesecev pokojninske dobe. Enake ugodnosti so dobili tudi strojevodje dizelske in električne lokomotive, premikalni vodja in premikač. Pomočniku strojevodje in strojevodji za premik so priznali petnajst mesecev zavarovanja za eno leto dela, zaviraču, kretniku in vlakovnemu odpravniku pa štirinajst mesecev zavarovanja za eno leto dela. Zadnjima dvema se prizna skrajšana delovna doba, če delata na postaji, kjer znaša letni povpreček na posamezno turnusno izmeno trideset vlakov. Omenjeno beneficiranje delovne dobe je razveljavil zakon o temeljnih pravicah iz pokojninskega in invalidskega zavarovanja (Uradni list SFRJ 1972, št. 35), ki je določil, da se ta vprašanja rešujejo z družbenim dogovorom. Z modernizacijo železniških signalovarnostnih in drugih naprav ter odpravo parnih lokomotiv se je na slovenskih železnicah spremenil fizični obseg dela, odpadel je tudi poklic kurjača (razen pri muzejskih vlakih).

Popuste pri nakupu vozovnic in brezplačne vozovnice poznajo povsod po svetu. V državnih prometnih ustanovah bivše Jugoslavije so lahko aktivni uslužbenci izkoristili neomejeno število zasebnih voženj po tako imenovanih režijskih cenah, za upokoјence in družinske člane pa je neomejeno število režijskih vozovnic veljalo le z razdalje do šestdeset kilometrov, za daljša potovanja pa so imeli na voljo samo osemindvajset režijskih voženj. Uslužbenci in njihovi svojci so dobili osebne železniške legitimacije takoj ob nastopu službe, drugi pa kasneje. Legitimacije so imele raznobarvne platnice (aktivni člani črne, družinski člani rdeče, upokoјenci in njihovi svojci rumene). Ugodnejši nakup vozovnic je veljal za vse vlake in ves pomorski promet. Otroci so lahko izkoristili železniške prevozne olajšave do vključno osemnajstega leta starosti, če so študirali, pa do dopoljenih petindvajset let. Režijska cena vozovnice za tretji razred od Velenja do Celja in nazaj je znašala tri dinarje, vožnja s potniškim vlakom iz Velenja v Ljubljano in nazaj devet dinarjev, za drugi razred ali brzi vlak je bila cena dvakrat, za prvi pa dvainpolkrat višja. Uradniki šeste in višje položajne skupine so se vozili (brez doplačila) v prvem razredu, uradniki od sedme do devete skupine v drugem razredu, zvaničniki, služitelji in delavci pa v tretjem razredu. Družinski člani so se v tem pogledu ravnali po nosilcu pravice.

Uslužbenci in upokoјenci z družinskimi člani so imeli pravico do treh brezplačnih potovanj na leto, delavci pa so se šele po treh letih izenačili z drugimi. Brezplačne letne vozovnice so imeli uslužbenci, ki so se vsakodnevno vozili na delo (do trideset kilometrov) in otroci železničarjev, ki so se šolali izven domačega kraja. Če so se aktivni uslužbenci selili v drug kraj, so lahko npr. z vlakom brezplačno prepeljali pohišstvo. Železnica je poskrbela tudi za brezplačen prevoz umrlega aktivnega uslužbenca. Brezplačni prevoz je lahko veljal tudi za dnevno nabavo živeža oziroma ozimnice in prevoz kuriva. Premog in dotrajane prago ve so lahko po nižji ceni nabavljali v železniškem skladišču. Pri količini so upoštevali stan in položaj zaposlenega. Prometno ministrstvo je lahko aktivnim uslužbencem dovolilo tudi zastonski prevoz materiala za gradnjo lastne stanovanjske hiše (Službene novice 1930: 1582-1587).

Po drugi svetovni vojni so sistem voznih olajšav večkrat spreminjali in omejevali. Zasebni prevoz so skrčili za dvajset potovanj po režijski ceni (20 % popusta) in na dve brezplačni vozovnici na leto, nato so upokojemcem in družinskim članom zmanjšali vozne ugodnosti na polovico in izenačili upravičenost do voznega razreda. V skladu s samoupravnim sporazumom iz l. 1982 in pravilnikom o prevozu delavcev in stvari v okviru ŽG Ljubljana navajamo le nekatere ugodnosti potovanja. Uslužbenec prejme po šestih mesecih legitimacijo (P-4), na osnovi katere ima pravico do dveh brezplačnih vozovnic na leto in do desetih potovanj v drugem razredu z 90% popustom ali v prvem razredu s 35% popustom; upokojemcem in družinskim članom pripada polovica teh ugodnosti. Marsikatera olajšava, ki jo poznamo že od prej, se je ohranila do danes, tako npr. brezplačna vozovnica za vožnjo železničarskih otrok v šolo, dijaška železniška karta (P-6a), nakaznica (P-10) za brezplačni prevoz materiala idr. (Obvestila ŽG Ljubljana 1983, št. 1).

Leta 1974 so Jugoslovanske železnice pristopile k mednarodnemu združenju za vozne olajšave železniškega osebja (FIP). Pravilnik v Švici ustanovljenega združenja (1970) nalaga članicam, da se med seboj sporazumejo vsaj za eno brezplačno potovanje in neomejeno število voženj z najmanj 50% popustom za aktivne uslužbence, upokojemce in družinske člane. Do mednarodnih olajšav v železniškem prometu so upravičeni vsi, ki imajo železniške legitimacije P-4 in posebne nakaznice za vozne olajšave v mednarodnem prometu (P-11). Aktivni člani imajo enkrat letno brezplačno karto in neomejeno število voženj s 50% popustom na vseh evropskih železnicah, razen v Albaniji in Turčiji ter Estoniji, Litvi, Latvi in drugih državah bivše Sovjetske zveze. Družinski člani aktivnih železničarjev se lahko enkrat na leto peljejo z brezplačno vozovnico po Avstriji, Madžarski, Češki, Slovaški, Poljski, Romuniji, Bolgariji, Beneluxu in Portugalski, s 50% popustom pa po vseh evropskih železnicah, razen že v zgoraj navedenih državah.

ZADRUŽNIŠTVO IN PREHRANA

Zemljišče, ki ga je železnica odkupila za progo in postajne objekte, ni povsod enako široko. Na eni ali obeh straneh železniških tirov so ostali ožji ali širši pasovi neizkoriščenega sveta, ki ga je nadzorništvo proge dodeljevalo železniškim družinam za majhno najemnino.* (3) Njive velenjskih železničarjev so segale do Šaleka in Dolgega polja (proti Pesju). Razen tega so imele železniške družine, stanujoče na postaji, še večje ali manjše vrtove. Pridelki so v glavnem zadoščali za sproti, ozimnico (krompir, repo, zelje, jabolka) pa so morali kupovati. Posebno prizadevne matere z večjim številom otrok so pomagale bližnjim kmečkim posestnikom za delež korenja, repe, koruze idr., s čimer so zredile po enega ali dva prašiča. Nekateri so gojili zajce in kokoši, ki so rade uhajale na sosednje njive. Kmalu po osvoboditvi so postajne vrtove odstranili, na prostoru ukinjene železniške proge pa so pozidali stanovanjske stolpnice in enodružinske hiše.

Veliko železničarjev je nabavljajo živež in druge potrebščine v železničarskem *Konzumu*, v *Nabavljalni zadrugi uslužbencev državnih železnic* v Ljubljani. Zadrugo so prostovoljno ustanovili železničarji leta 1921. Tri leta kasneje so bile *Nabavljalna*, *Kreditna* in *Stanovanjska zadruga* v Ljubljani in Mariboru včlanjene v *Savez nabavljalnih zadrug*. Število članov je naraščalo tudi v času svetovne gospodarske krize (1929-1934). Tudi takrat je hranilnica izplačevala vloge v poljubni višini in dajala posojila. Vloge so se celo trikrat povečale (*Zadrugar* 1935/10: 292-293). Posojila so večkrat preseгла 20.000 dinarjev, sicer pa so bili najpogostejši zneski od 1.000 do 5.000 din. Zadrugarji so najemali posojila predvsem za razne gospodarske namene, obleke, kurivo, živila, adaptacijo stanovanj in hiš, nakupe pohištva, poravnavo boleznenskih stroškov, šolske potrebščine idr. (*Zadrugar* 1933/2: 40-41). Povprečni letni prihranek (nižje cene, 5,5% provizija, 2,5% tekoča garancijska štednja - posmrtnina) je znašala na člana okrog tisoč dinarjev. Večji del prihranka so obračunali pri mesečnem naročilu živil, po letni bilanci. Vsak član zadruge je brezplačno prejemal mesečno glasilo *Zadrugar* (okrog 400 strani na leto), ki je razen zadrुžnih

novic prinašal zanimive poučne prispevke (vrtinarstvo, čebelarstvo, prehrana, otrokovo učenje, zdravstvo, naravovarstvo in tehnika, zgodovina, leposlovje itd.). Čeprav mesečno naročilo ni bilo vselej enako niti po sestavi blaga niti po količini, je lahko zanimiv pokazatelj prehrabnih navad in izdatkov za hrano.*⁽⁴⁾ Na osnovi mesečnih cenikov smo ugotovili, da so se drobnoprodajne cene doma pridelanih živil od 1. novembra 1924 do 22. novembra 1929 občutno znižale, po gospodarski recesiji (od l. 1934 dalje), zlasti v letu 1940, pa so se znova dvignile pri nekaterih vrstah moke, olju, sladkorju, nekaterih mesnih izdelkih idr. (Zadrugar 1924/6, 1929/12, 1940/5).*(5)

Če primerjamo predvojne cene izbranih živil s takratnimi mesečnimi plačami železničarjev različnih položajnih skupin ter cene in mesečne dohodke železničarjev v letu 1994, ugotovimo, da se je "prehrambeni standard" precej izboljšal. Upoštevati moramo še, da je povprečno železničarsko družino sestavljalo 4.5 člana in da je bil običajno zaposlen samo en družinski član, oče.

Vsakega četrtega v mesecu so naročniki, člani zadruge, pošiljali v Ljubljano posebne zavoje z naročilnico, praznimi platnenimi vrečkami in steklenicami. Čez deset dni se je vagonka pošiljka polna dobrot vrnila na izhodiščno postajo. Denar za dobavljeno blago so odtegovali pri mesečnih plačah. Socialistična oblast take vrste zadružništva ni podpirala. Maja 1992 so železničarji znova ustanovili *potrošniško zadrugo* v Ljubljani, ki naj bi nadaljevala nekdanjo tradicijo. Pristopne izjave je podpisalo okrog 6000 članov. Železniško gospodarstvo je pomagalo pridobiti ustrezne poslovne prostore v petih slovenskih mestih, tudi v Celju. Zaradi finančnih težav pri urejanju nekaterih prostorov, predvsem pa zaradi sklepa upravnega odbora slovenskih železnic, da ne morejo več zagotavljati poslovanja zadruge, so 12. junija 1993 zadrugo ukini (Zupančič 1993/6: 18). Opozoriti velja, da sta se v minulem polstoletju bistveno spremenili ponudba in povpraševanje. Na podeželju in v mestih so odprli mnoge sodobno urejene trgovine z veliko izbiro blaga, z rednimi in občasnimi popusti in krediti.

Kljub temu, da je veliko velenjskih železničarjev naročalo "provizacijo" v Ljubljani, so nudili zaslužek tudi krajevnim

trgovcem. V trških in staroveških trgovinah so običajno kupovali takrat, ko jim je pošla mesečna zaloga ali če so želeli bolj sveža živila, pa kvas, šolske potrebščine ipd. Pred vojno je bilo v Velenju in Stari vasi pet do šest trgovin z mešanim blagom. V njih ste lahko kupili odšivanke, žebeljev, verig, sukna, platna, moke, kruha do barv in muholovca. Med seboj so se razlikovale po izbiri in zalogi blaga. Specializiranih trgovin ni bilo, odpraviti ste se morali v Celje ali pa počakati na kramarski sejem. Starejše ženske iz okoliških vasi so po hišah v koših ponujale sveže sadje, smetano, maslo, skuto, jajca idr. Kruh so mesili in pekli doma ali pa so ga nosili v peč k peku. Mesnici sta bili v trgu in pri Raku blizu železniške postaje, kjer je bila še gostilna in nekaj časa tudi trgovina. Natararice iz te gostilne so dvakrat ali trikrat na dan stregle gostom tudi v postajnem bifeju (vino, brizganec, pivo, kraherl, kranjske klobase, šunkarice, žemlje, rogljičke, makovke, čokolado, cenene bonbone, cigarete, vžigalice ipd.).

Delovni čas in dnevni obroki hrane so bili v železniških družinah v veliki meri odvisni od turnusa. Eksekutivni delavci, zlasti vlakospremno osebje je pogosto uživalo postano, pogreto hrano. V stari Jugoslaviji niso poznali organizirane družbene prehrane. Slabše plačani železniški delavci, ki so občasno delali v Velenju, so si često za kosilo v bližnji restavraciji privoščili le toplo juho, drugi so naročali abonentsko hrano. Vlakovno osebje je nosilo s seboj doma pripravljeno hrano v zloženih posodah in jo v prostem času pogrevalo v bivalnici ali pri bližnjih železničarskih družinah v Velenju ali Otiškem Vrhu. Strojevodje in kurjači na parnih lokomotivah so si lahko hrano v kanglicah pogreli kar na stroju. Veliko so popili grenke črne žitne kave. Če so bili na poti ves dan ali celo več dni skupaj, so jim žene ali otroci prinašali hrano k vlakom. Hrana je morala biti pripravljena točno do prihoda vlakov, zato so tudi gospodinje dobro poznale vozni red. Bolj umirjeno gospodinjstvo so imele družine, kjer so očetje redno prihajali na kosilo v opoldanskem prometnem zatišju. Progovni delavci so nosili malico navadno kar v žepu. Očetje so imeli na vožnji boljšo, bolj kalorično hrano kot ostali družinski člani. V družinah z večjim številom šolarjev, ki so se vozili v Šoštanj ali Celje, je bilo kosilo ob prihodu vlaka, tj. okrog štirinajste ure. Za zgodnji zajtrk (okrog 5.30) je bilo

vedno premalo časa. Otroci, ki so stanovali na postaji, so po običaju prihajali na vlak med zadnjimi in so ga tudi večkrat zamudili.

Po osvoboditvi so na vseh večjih železniških postajah oziroma v bližnjih gostiščih organizirali toplo hrano, ki so jo delavci prejeli na prehrabene bone. Ko so se na železnici zaposlili ljudje iz jugovzhodnih delov SFRJ, so morali zanje nekaj časa pripravljati posebno hrano. Sedaj si delavci kupujejo hrano po lastnem okusu, možnosti za oskrbo je dovolj. Podobno kakor v drugih podjetjih in ustanovah so tudi v železniškem gospodarstvu omogočili bolj sproščeno uporabo prehrabnega dodatka.

UNIFORME IN CIVILNA OBLAČILA

Razlikujemo delovno in slovesno (paradno) službeno obleko. Prva uradna določila o uniformah avstrijskih železničarjev so izšla leta 1847. Železničarje so razdelili na tri skupine. V prvo so uvrstili strojevodje, kurjače in čistilce, v drugo sprevodnike in transportno osebje in v tretjo progovne čuvaje, kretnike in drugo osebje. Uniforme so se razlikovale po kroju, barvi blaga, okrasju in distinkcijah. Uslužbenci državnih podjetij so imeli drugačne označbe kot nameščenci privatnih podjetij. Leta 1857 so uvedli nove uniforme v temno modri barvi, ki se je obdržala do današnjih dni. Uradniške uniforme so se ponašale z izvezenim srebrnim okrasjem in mečem. K svečani uniformi je sodilo pokrivalo - dvorogeljnik. Prometniki - vlakovni odpravniki so že od leta 1870 nosili rdeče kape, krilato kolo kot železniški simbol pa se na kapah pojavi leta 1891. Kapo državnega železničarja je krasila še cesarska krona, medtem ko so imeli uslužbenci privatnih železnic na kapah običajne uradniške kokarde. Na gumbih so bili državni orli ali velike začetnice družbe. Uradniki od prvega do petega razreda so smeli nositi slovesno uniformo z dvignjenim ovratnikom, na katerem so bile distinkcije. Za uradnike od šestega do osmega razreda so bili značilni odprti dolgi suknjiči z zlatimi ali svilenimi naramnicami - epoletami. Vsakdanje delo so opravljali v kratkih jopičih z naramnimi prečnimi zankami. Vsi deli uradniške

uniforme so bili temno modre barve, medtem ko so bile hlače poduradnikov iz modro sivega blaga. Služitelji so bili v svetlo modri uniformi. Kratek suknjič s stoječim ovratnikom, z dvovrstnimi rumenimi gumbi in naramnimi našitki so lahko nadomestili s suknjičem podobni bluzi s pokritimi gumbi. V obeh primerih so bile distinkcije na ovratniku. Kroj železniške uniforme je bil podoben vojaškemu. V hladnem in vlažnem vremenu so oblekli črno sive plašče s kapucami (Vrišer 1991: 19). Zlati in srebrni našitki na uniformah so poudarjali na razliko med uradnikom na eni ter poduradnikom in služiteljem na drugi strani. V zadnjih treh desetletjih Avstro-Ogrske so za vse uradnike in poduradnike predpisali enotne modro sive hlače. Določili so čas za nošenje poletne platnene obleke (bele hlače) in zimske uniforme (kožuhi, škornji, kučme) in druge podrobnosti. Celo žene progovnih čuvajev so morale nositi platnene modro progaste bluze z oznakami na ovratnikih. Za svečane priložnosti so bile obvezne bele ali črne usnjene rokavice. Za cesarjev rojstni dan si je moral npr. načelnik večje postaje najeti izvoščka, ki ga je pripeljal k slovesni maši. V času prve svetovne vojne so tudi uniforme prilagodili vojnim razmeram, postale so bolj praktične (Vrišer 1991: 20).

Kraljevina SHS je sprejela prvi pravilnik o uniformah šele leta 1925. Službene obleke so morali nositi vsi železničarji, ki so imeli opravka z ljudmi. Zimsko službeno obleko so sestavljali kapa (za strojevodje usnjena), suknjič, hlače, plašč, dežni plašč in čevlji (škornji). Poletna uniforma je bila iz belega ali sivega platna. Kvaliteta blaga je bila odvisna od položajne skupine. Delavci so nosili platnen suknjič in hlače ali delovne halje. Uniforme so izgubile mnogo nekdanjega blišča, postale so bolj primerne za delo in v marsičem podobne vojaškimi. Na zaprtih ovratnikih so na barvnih našitkih imeli železniški znak, na kapah z žičnatimi obodi ali brez njih pa so bili kokarde, krilata kolesa, podbradniki in pri višjih uradnikih še zlate obrobe. Tudi po barvi krilatih koles in po zlatih, srebrnih ali temno rdečih trakovih na rokavnih našitkih je bilo mogoče razlikovati uradnike, poduradnike in služitelje, njihov razred in vrsto službe.* (6) Ovratne in rokavne podloge za označbo strok so bile v raznih barvah. Z modro so označevali prometno-komercialno službo,

s črno strojno, z zeleno gradbeno (progovno), z rdečo ekonomsko-skladiščno in s svetlo modro službo za zveze. Posebne paradne uniforme za sprejem dvornih vlakov na lokalnih progah niso predvidevali, pač pa bele ali črne rokavice. V Sloveniji je takšna čast pripadala samo železniški postaji Ljubljana.*⁽⁷⁾ Uniforme so nosile tudi blagajničarke in telegrafistke. Postajni nosači, npr. v Celju, so imeli platnene bluže in kape s pločevinastimi številkami. Pravilnik o službenih oblekah osebja je določal, da morajo nositi uniformo vedno v celoti in da naj imajo za svečane priložnosti še eno dobro ohranjeno in čisto uniformo. Prvo službeno obleko je priskrbela ustanova, za nadaljnje je železnica prispevala vsako leto 600 do 800 din, nabavil pa si jo je uslužbenec sam. Za vsak del uniforme je bil določen rok trajanja (Službene novine 1938/80).

Med drugo svetovno vojno so nemški železniški uradniki nosili črne hlače in temno moder suknjič z dvignjenim zapetim ovratnikom, na katerem sta bila železniška znaka. Suknjič je imel štiri žepe in se je zapenjal z zlatimi gumbi. Tudi po naramnicah, obliki kape, po zlatih in rdečih napustkih na kapi in hlačah je železniška uniforma spominjala na vojaško. Posebno opazen je bil sprednji vrhnji del kape z nemških orlom in kljukastim križem.

V prvih letih druge Jugoslavije so bile železniške službene obleke brez našitkov in oznak. Leta 1947 so po sovjetskem vzorcu uvedli letne in zimske uniforme z epoletami ter zlatimi in srebrnimi našitki. Uradniški suknjič je imel odprt ovratnik, tako da sta se videli sivo modra srajca in temno modra kravata. Na ovratniku zaprte bluže in na ovratnih zavihkih suknjiča so raznobarvni rombni našitki označevali različne službe. Enako velja za epolete, kjer so bili ožji in širši podolžni in prečni zlati trakovi in mala krilata kolesa.*⁽⁸⁾ Zlati in srebrni trakovi na rokavu bluže, suknjiča in plašča so označevali položaj uslužbenca.*⁽⁹⁾ Leta 1952 so epolete in položajne oznake ukinili. Nekaj let potem tudi položajne trakove na desnem rokavu. Službeno obleko so dobili brezplačno, ostalo si je moral vsak nabavljati na lastne stroške. Progovni delavci so dobivali delovne obleke in čevlje (Vestnik 1949/17-18). Na osnovi organizacijskih sprememb so leta 1954 izdali nov pravilnik o službenih oblekah ŽTP, s katerim je postala temno rdeča barva rombov na ovratnikih skupna za vse službe.

Pravilnik o železničarski službeni obleki iz leta 1981 (Obvestila XI/19) navaja med drugim, da so uslužbenke upravičene do kape, suknjiča, krila, zimskega suknenega plašča in dežnega plašča. Sprevodniki, strojevodje, vlakovodje v službi na vlaku dobijo namesto zimskega plašča kratke zimske suknje. Vlakovni odpravnik in šef postaje, ki opravljata prometno službo, sta upravičena dobiti, razen že omenjenih delov uniforme, še rdečo kapo, dve srajci (za ženske bluzi) z dolgimi in dve s kratkimi rokavi svetlo modre barve, šal temno modre barve in kravato (za ženske trak) enake barve. Delavci in delavke si morajo čevlje kupiti sami.

Od leta 1968 do 1981 se je službena obleka železničarjev močno spremenila. Suknjiči so odprti, tako da se vidi srajca s kravato, v poletnih mesecih je dovolj srajca s kratkimi rokavi in kravata. Sedaj imajo pravico in dolžnost do dodelitve in uporabe službene obleke samo vodilne osebe na postajah in uslužbenci, ki so v stalnem stiku z uporabniki železnice, npr. sprevodniki. Temna zelenomodra obleka, progasta srajca in zelenomodra kravata z zlato sponko se ne razlikuje od sodobne civilne obleke, tudi opaznejših razlik med žensko in moško uniformo skoraj ni. Stilizirano krilato kolo je pripeto na kapo in na levo prsno stran suknjiča, plašča ali srajce s kratkimi rokavi. Drugi železniški uslužbenci nosijo delovne obleke, premikači npr. kapo oziroma čelado, temno modro bluzo z našitimi zeleno-rumenimi odbojnimi trakovi in temno modre hlače. V seznam sestavnih delov službene obleke spadajo po novem tudi zimski in letni čevlji, letne in zimske nogavice in brezrokavnik. Uslužbenec mora ob vsakokratni zamenjavi službene obleke neuporabno vrniti (Uradne objave 1993/2).

Železničarske soproge in otroci so se oblačili glede na položaj in mesečne prejeme aktivnih uslužbencev. V manjšem kraju, kjer so se vsi dobro poznali, ni bilo priporočljivo pretirano razkazovanje. Pri ženskah so se bolj kot pri moških opazale značilnosti prejšnjega življenjskega okolja, in sicer tako v narečju kot tudi v drugih specifičnih navadah, npr. pri pripravi hrane, v oblačenju, nošenju jerbasov na glavi, pri nekaterih poljskih opravilih idr. V oblačenju so se bolj ali manj prepletali elementi kmečke in mestne ter delavske in uradniške noše. K prazničnim

oblekam so ženske nosile rute ali klobuke oziroma slamnike, pri vsakdanjih domačih opravilih pa so se domala vse pokrivala z rutami, zavezanimi za vratom ali pod brado. Ko so se v tridesetih letih tudi na podeželju uveljavile ondulacije - trajne, so si mnoge odrezale na glavi zvite in z iglami pritrjene kite ter se odločile za bolj sproščeno frizuro in odkrito glavo.

O oblekah, deljenih ali v enem kosu, o njihovem kroju in dolžinah, ne bomo govorili. Omenimo samo "dirndl, dendl", večdelno lahko žensko obleko, ki se je k nam razširila iz avstrijskih dežel oziroma Tirolske. Ženske v smučarskih, krilnih, poletnih športnih hlačah so takrat na podeželju zbujele splošno pozornost, na domačinkah jih skoraj ni bilo opaziti. Šolarke so oblačile temne klotaste ali polsvilene halje s kombiniranimi obratniki. Navadno so imele gladko počesane lase, spete z lasnicami ali pa so si spletale kite. Občasno so si lase tudi nakodrale. Dečke so poleti običajno ostrigli na balin, nosili so kratke hlače malo nad koleni, v mladeniških letih pa pumparice in suknjiče. Posebno trpežne so bile pumparice iz široko rebrastega žameta ali deftina. Njihova prednost je bila tudi v tem, da so prikrivale hitro rast mladostnika. Zraven so se podale dokolenke, visoki ali nizki čevlji in kapa s ščitkom. Poleti so otroci hodili bosi ali pa v cenениh Batovih copatih ali opankah z gumijastimi oziroma usnjenimi podplati. Visoki usnjeni čevlji so bili dragi, zato so jih krpali zgoraj in spodaj, dokler se je dalo. Obutev so izdelovali čevljarji, vendar so obrtniške izdelke vedno bolj izpodrivali industrijski. Ženske so nosile visoke čevlje z vezalkami, šolne z različnimi petami ali lahke sandale. Za zimo so mame in dekleta same spletle volnene nogavice, rokavice, kape, brezrokavnike in jopice. Komolce na jopicah in suknjičih so ščitila usnjena srca in narokavniki. Konfekcijskih oblačil je bilo še malo. Dobro so prodajali, takrat in še danes, *hubertus* plašče. Kjer je bilo več otrok, so obleke, zlasti plašče in čevlje nosili drug za drugim. Otroško perilo je marsikatera mati sešila sama, pomagale so si s krojnimi polami Zadrugarja. Železničarji v civilnih oblekah se niso ločevali od drugih moških.

Vojna in povojna leta so omejila svobodno trgovino. To je bil čas živilskih in tekstilnih nakaznic. Vedno bolj so dekleta, pa tudi starejše, zlasti v hladnih zimskih mesecih, namesto kril

oblačile klasične ali športno krojene (klinaste) hlače, povzete po vojaški uniformi. Zraven so nosile visoke čevlje, kratke površnike, vetrovke, kape ipd. Postopoma so izginjale socialne razlike, sprostila se je trgovina, nastopilo je obdobje vesplošnega lepega obnašanja, belih ovratnikov in kravat. V sedemdesetih in osemdesetih letih je sledil nov preobrat. Tudi v oblačenju so pometli nekdanja pravila o dostojnosti in primernosti, vendar to ne sodi več v naš okvir.

IZRABA PROSTEGA ČASA

Na izrabo prostega časa železničarjev sta vplivala delo v turnusih in okolje, v katerem so prebivali. Velenje je bilo med obema svetovnim vojnama tržno naselje s 1110 prebivalci (leta 1931). Razložene hiše oziroma stanovanja železničarjev skupaj s postajnim in kurilniškim poslopjem so predstavljali funkcionalno bivalno enoto, sosesko. Postajno sosesko je s trgom povezoval kostanjev drevored, ki so ga zaradi vzdrževanja in širjenja ceste vztrajno redčili, dokler ni padlo poslednje drevo. Tržani so se preživljali s trgovino, obrtjo in gostinstvom, premožnejši pa so imeli še večjo ali manjšo zemljiško posest. Središčno funkcijo so v Velenju ustvarjali popolna večoddelčna osnovna šola, trgovsko nadaljevalna obrtna šola (leta 1937), zdravstveni okoliš (dva zdravnika), pošta (s telegrafom in telefonom), železniška in žandarmerijska postaja ter župnišče (KLDB 1937, 557). Rudarjem, malim kmetom v bližnji okolici, je največ pomenil premogovnik s termoelektrarno. Pretežno rudarsko naselje je bilo Pesje. V Velenju je največ rudarskih družin stanovalo v vili *Blanki* (= Vila Bianca). Pestro poklicno sestavo je imelo obcestno naselje Stara vas. Tu so živeli kmetje, mali kmetje - prevozniki, rudarji, dva obrtnika in dva trgovca - gostilničarja.

Kulturno-prosvetno in športno življenje se je odvijalo predvsem v organizaciji *Sokol kraljevine Jugoslavije* in v *Prosvetnem društvu Šmartno pri Velenju*, kjer sta delovala fantovski odsek in dekliški krožek. Sokoli so imeli svojo dvorano v Rudarskem, drugi v Društvenem domu pod župnijsko cerkvijo. Eni in drugi so si uredili prostor za telovadne nastope in športne

igre. Lahko bi rekli, da se je po legi obeh domov delila tudi politična usmerjenost uporabnikov in obiskovalcev.

Železničarji nikoli niso imeli samostojnega kulturnega, športnega ali drugega društva, ki bi jih v domačem kraju interesno povezovalo. Udeleževali so se različnih prireditev predvsem kot opazovalci, le posamezniki so se uveljavljali v kulturnih in športnih nastopih. Večina otrok je uspešno zaključila osnovno šolo in nadaljevala pouk v šoštanjski meščanski ali v celjskih srednjih šolah. Za višje šole in univerzo so se odločili le redki, saj sta bila študij in bivanje v Ljubljani kljub voznim olajšavam za mnoge previsok izdatek. V Velenju so delovale: organizacija Rdečega križa, podružnica Jadranske straže in Čebelarskega društva, Pevsko društvo, Strelska družina, Gasilsko društvo idr. Omenili smo že jamarsko društvo Speleus, ki ga je vodil dr. Roman Vidmar. Dobro kolo je stalo okrog tisoč dinarjev in je predstavljalo glavni dobitek na lokalnih tombolah. Kolo je moralo biti opremljeno z registrsko tablico, organiziranega športnega kolesarjenja v današnjem obsegu niso poznali. Kegljači so preizkušali svoje sposobnosti pri Hudoverniku in v Rudarskem domu. Strojevodje in kurjači so nekaj let balinali na dvorišču pred kurilnico. Marsikdo ni znal plavati in smučati. V vročih poletnih dneh so se predvsem otroci hladili v zajezenih delih Pake ali pa so se s starši vozili k bolj topli Savinji pri Letušu. Mladi so se smučali in sankali po bližnjih gričih in hribih ali se drsali po zamrznjenih lužah in plitvih delih ribnikov. Nekateri železničarji so ribarili v Paki in ribnikih pod staro TE Velenje. Poklicni fotograf je bil v Šoštanju, ljubiteljsko pa so se s fotografiranjem ukvarjali le posamezniki. Odrasli in otroci so radi gledali ljudke igre. Kina v Velenju ni bilo. Od časa do časa so mladi, peš ali z vlakom, obiskali Šoštanj in si pri Destovniku ogledali kak zabaven, pustolovski ali ljubezenski film. V Celju je delovalo Godbeno društvo železničarjev (Železničarsko glasbeno društvo), v Velenju pa Rudarska godba. Redkokje so imeli radijski sprejemnik, zato pa tam, kjer so ga poslušali, niso skoparili z jakostjo zvoka. Bolj razgledani železničarji so prebirali Slovenca ali Jutro, odvisno od strankarske pripadnosti naročnika. Pozimi je bil čas za knjige Mohorjeve in Vodnikove družbe.

Kdor je imel veselje do branja, si je lahko izposodil knjige tudi v Javni knjižnici Velenje (v šoli) in knjižnici Prosvetnega društva.

Kdor je imel lastno hišo in zemljo, je prosti čas porabil za domača opravila, drugi so zlasti jeseni radi hodili v vinorodno okolico in poskušali letino. V gostilni je stal en liter vina osem do štirinajst in več dinarjev, en liter *tolcka* pa štiri dinarje. Pri kmetih okoli Splita si lahko kupil dalmatinsko vino po štiri dinarje, zato so bili Kašteli, zlasti pred veliko nočjo, dobro obiskani. Tam so kupovali vina, mandeljne, olivno olje, suhe smokve, za nameček pa dobili še oljčne vejice. Za pot so izkoristili prosto karto. Glavni organizator družabnih prireditev, veselic s srečelovom in tombolo so bila gasilska društva. Najbolj obiskana zbirna mesta so bile gostilne; od trga do Rudarskega doma jih je bilo od deset do trinajst. Železničarji so najraje zahajali v najbližje gostišče pri postaji.

Po osvoboditvi so se razmere bistveno izboljšale. Velenje je postalo mesto s širokimi možnostmi za vsestransko udejstvovanje in rekreacijo.

SKLEP

Železnica je relativno mlada vrsta prometa, ki omogoča prevoz ljudi in blaga, zblizuje in povezuje različne kraje in pokrajine ter sodeluje pri njihovem družbenem in gospodarskem razvoju. Kot državno podjetje je odsevala splošne družbene in gospodarske razmere v prostoru in času. Železniško progo Celje-Velenje-Dravograd so zgradili v zadnji desetini prejšnjega stoletja in jo utemeljevali s krajevnimi gospodarskimi potrebami, z izkoriščanjem naravnega bogastva, zlasti velenjskega lignita. Proga naj bi zblizala zgornje Podravje s Posavinjem in Posavjem. Kaže, da tranzitna vloga proge ni v celoti izpolnila pričakovanj, verjetno je bila za to kriva počasna gospodarska rast predvsem njenega zgornjega gravitacijskega območja. Spočetka je proga bolj služila potniškemu kot tovornemu prometu. Ko je v šestdesetih in sedemdesetih letih vedno bolj naraščal cestni promet, železnica ni dovolj hitro in učinkovito reagirala na spremenjene razmere. Kakor je sredi prejšnjega stoletja "železna cesta" izpodrivala počasne konjske vprege, tako je dobrih sto

let kasneje terensko bolj prilagodljiv in gosteje razpreden cestni motorni prevoz prevzemal železnici potnike in lažji tovor, najprej na krajših, pozneje pa tudi na večjih razdaljah. Sčasoma je železnica vpeljala več delavskih vlakov, posodobila prevoz z udobnejšimi motornimi vlaki, izboljšala dostavo kosovnega blaga, uredila z veliko zamudo dve novi postajališči, poskrbela za sodobne signalno-varnostne naprave itd. Najbolj rigorozen ukrep je bila ukinitve nerentabilne proge Velenje-Dravograd in premestitev železničarjev na druga delovna meta. V zadnjem času se večkrat porajajo pomisleki, ali je bila ukinitve z današnje perspektive upravičena in dovolj pretehtana ter ali ne bi kazalo proge v krajši izvedbi obnoviti. Cesta skozi sotesko Pake je zlasti pri Hudi luknji preobremenjena in v sedanjem stanju za težke tovore neprimerna. Savinjska železnica se je že v zgodnji dobi zanašala predvsem na prevoz velenjskega premoga, zato ne preseneča, da je svoj višek dosegla v šestdesetih in sedemdesetih letih, ko je obstajalo prometišče v Prelogah in ko TE Šoštanj še ni potrošila večine domačega ali iz Bosne in Srbije pripeljanega premoga. Železnica je s svojimi storitvami pomagala pri gradnji stanovanj, energetskih in industrijskih objektov v Velenju in Šoštanju. Sedaj je največji uporabnik železniških uslug Tovarna gospodinjstkih aparatov Gorenje.

Osebni dohodki železničarjev so bili v času največje obremenitve precej nižji kot v nekaterih industrijskih podjetjih, zato so mnogi odhajali drugam. Železniško gospodarstvo je kadrovske zadrege premagovalo s pospešenim strokovnim izobraževanjem zlasti mladih priseljenih ljudi, kar se kaže tudi v pestri narodnostni sestavi železničarjev na savinjski progi. Železničarji so bili v Velenju vedno v večjem ali manjšem številu priseljenci, pa najsi je bilo to pod Avstro-Ogrsko, v prvi Jugoslaviji, pod okupacijo ali po osvoboditvi, zlasti pa v zadnjih tridesetih letih. Razlikujemo selitve znotraj Velenjske kotline, iz drugih pokrajin Slovenije ter medrepubliške, meddržavne selitve. Najbolj očitna drugačnost med priseljenci je bila v jeziku in kulturi. Zlasti vodilnim uslužbencem, razen redkih izjem, je bilo Velenje zgolj prehodno službeno mesto, zaradi česar se niso niti mogli niti želeli stopiti s krajem. Mesto Velenje je nastajalo, se razvijalo in gospodarsko krepilo z mladimi ljudmi iz bližnjih

in bolj oddaljenih krajev in pokrajin, ki so se v štirih desetletjih bolj ali manj poistovetili z bivalnim okoljem.

Nekdaj so uniforme poudarjale hierarhijo in službeni položaj uslužbencev, sedaj pa uniformirane železničarje skoraj ne ločimo od civilistov, oblečenih v moderno krojene zelenomodre obleke. Število uniformiranih upravičencev se je omejilo le na tiste, ki so v stalnem stiku z uporabniki železnice. Železničarske soproge in otroci so se oblačili glede na materialne možnosti, na splošno so bili pri tem varčni in skromni. Priseljene družine iz drugih slovenskih pokrajin so še dolgo ohranile posebnosti prejšnjega okolja. V načinu življenja je bila to mešanica med kmečkim, delavskim in uradniškim, torej med podeželskim in mestnim.

Železničarji so večinoma prebivali blizu železniške postaje, bodisi v železniških zgradbah bodisi pri zasebnikih, naketari pa so si pozidali svoje hiše. Leta 1960 so železničarjem namenili dve stanovanjski stolpnici v novem delu mesta, sicer pa je tudi železniško gospodarstvo izločalo sredstva za gradnjo in nakup stanovanj v okviru usmerjene stanovanjske gradnje. Stanovanjski standard je v novih hišah vsekakor višji kot v sto let starih stavbah, ki jih železnica ni redno vzdrževala in posodabljala, ali pa je stanovanjske prostore oddala v najem zunanjim uporabnikom.

Organizirane družbene prehrane nekdanj niso poznali, prizadeto je bilo zlasti vlakospremno osebje. Živila in druge potrebščine so mesečno naročali v Nabavljalni in Kreditni zadruzi v Ljubljani, ki je delovala do druge svetovne vojne. Sveža živila, kolikor jih niso pridelali sami, in sprotne potrebščine so kupovali v velenjskih prodajalnah, nekateri na knjižice, račune so poravnavali v začetku meseca, ko so prejeli plače. Po osvoboditvi so, tako kot vsi ostali, kupovali v domačem kraju ali večjih trgovskih središčih, bodisi z gotovino ali na kredite, ki so jih odplačevali v obrokih.

Poklicna pripadnost železnici se je ustavila že v drugi generaciji, krivi so bili predvsem nizki osebni dohodki in premajhno družbeno vrednotenje njihovega dela. Zadržale jih niso niti vozne olajšave na domačih in inozemskih železniških

progah niti beneficirana pokojninska doba za težja delovna mesta.

Nekdanje železničarske soseske ni več, nekatere železničarske hiše v bližini postaje so zaradi rastoče industrije in komunalne ureditve porušili ali pa so jih zakrili tovarniški objekti. Na južni strani postajnih tirov so že zgradili novo cesto. Med njo in cesto Simona Blatnika (nekdanje jedro Stare vasi), kjer so bili včasih sadonosniki, bodo uredili samske domove, parkirišče, igrišče, prostore za počitek in sprehode, okrasne zelenice ter protihrupno zaščito (Uradni vestnik občine Velenje 1992, št. 11).

Z ukinitvijo mislinjske proge in kurilnice je velenjska železniška postaja ostala le še končna postaja savinjske proge. Velenje ni zadržalo stare parne lokomotive, ki bi opozarjala na nekdanjo železniško povezanost Zgornjega Podravja s Celjsko kotlino, pač pa so prebivalci Šaleške doline ob stoletnici delovanja železnice posvetili spominsko ploščo na železniški postaji plemenitemu Danielu Lappu in Eduardu Klemensiewiczzu.

ZAHVALA

Večji del arhivskega gradiva o slovenskih železnicah so izločili kot star papir. Pri delu sem uporabil strokovne knjige, železniška glasila, Službena obvestila, Službene novine kraljevine Jugoslavije, vozne rede, razna časopisna poročila in drobne novice. Posebna zahvala gre ljudem, ki so mi posredovali svoje spomine ali mi kako drugače pomagali pri zbiranju gradiva. Naj jih navedem vsaj nekaj: Vlado Bizjak, Mladen Bogič, Dragan Daničič, Anton Dvornik, Jože Grobin, Karel Klinc, Anton Košir, Janko Marič, Stane Povše, Joža, Mara in Marjan Rejc, Jože Resnik, Slava Sajko, Ignac Šalej, Henrik Vrtačnik, Konrad Vodenik in Viktor Zager.

LITERATURA IN VIRI

Bogić, M., 1989: *Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre*. Tiri in čas, št. 1, Ljubljana.

Cizej, T., 1981: *Rudniška proga*. Griže z Zabukovico, Žalec.

Dobrodel, S., 1986: *Delovnopravni položaj železničarjev v prometu na Slovenskem*. Doktorska disertacija. Pravna fakulteta, Univerza, Ljubljana.

Gestrin, F., Melik, V., 1979: *Zgodovina Slovencev*. Ljubljana.

Gubo, A., 1919: *Geschichte der Stadt Cilli*. Graz.

Hauptman, I., 1993: *Analiza bolniškega staleža za obdobje I. - VIII. 1992/93*. Slovenske železnice, Ljubljana.

Jenko, J., 1964: *Savinjska železnica*. Kronika za slovensko krajevno zgodovino, št. 3, Ljubljana.

Kukovica, J., 1988: *Do novih tovorov le z ustreznim prilagajanjem specifičnim zahtevam uporabnikov*. ŽTO Celje. Nova proga, št. 4, Ljubljana.

Kukovica, J., 1980: *Velenjski prometni rezervat*. Nova proga, št. 16, Ljubljana.

Mohorič, I., 1968: *Zgodovina železnic na Slovenskem*, Ljubljana.

Resnik, J., Stepic, Š., 1991: *Proga Celje-Velenje-Dravograd*. Tiri in čas, št. 3, Ljubljana.

Seher, A., 1975: *Od raziskav do štiri milijone ton lignita letno*. 100 let Rudnika lignita Velenje, Velenje.

Svetlin, A., 1975: *Razvoj proizvodnje električne energije v Šaleški dolini*. 100 let Rudnika lignita Velenje, Velenje.

Viršček, A., 1993: *Analiza dejavnikov, ki vplivajo na zdravstveno stanje slovenskih železničarjev*. Nova proga, št. 9, Ljubljana.

Vrišer, S., 1991: *Uniforme v zgodovini*. Civilne uniforme na Slovenskem, Ljubljana.

Zupančič, M., 1993: *Zelena luč za prenovo vozlišča v Celju*. Nova proga, št. 6, Ljubljana.

Ževart, M., 1977: *Narodnoosvobodilni boj v Šaleški dolini*, Ljubljana.

Žnidarič, M., 1990: *Železničarji in železnice v času okupacije in NOB na Slovenskem Štajerskem*, Ljubljana.

Arhiv, Slovenske železnice, Ljubljana.

Bericht ueber der Budurfuehrung der Localbahn Cilli - Wöllan. Beilage zur Landtagsvorlage 1891/92, Nr. 62, Graz.

Deutsche Wache 1899: *Die Eroeffnung der Bahn Woellan-Unterdrauburg*, Cillier Zeintung, Nr. 102, Cilli.

Domovina 1892. Celjske novice, št. 1, Celje.

Eisenbahn-Schematismus fuer Oesterreich - Ungarn 1904/5-1914/15, Wien.

Eroeffnung der ersten Steiermaerkischen Landes-Bahn Cilli - Woellan 1891, Cilli.

Fahrplan vom Jahre 1943, Graz.

Jutro 1937: Kongres strojevodij. Št. 153, Ljubljana.

KLDB - Krajevni leksikon Dravske banovine 1937, Ljubljana.

Nova proga 1952: *Ob spoštovanju tradicije - za hitrejši razvoj železnice*. Št. 1-12, Ljubljana.

Nova proga 1972: *Pregled o osebnih prejemkih delavcev v mesecu oktobru*. Posebna izdaja, Ljubljana.

Obvestila 1983: *Pravilnik o prevozu delavcev in stvari v okviru ŽG Ljubljana*, št. 1, Ljubljana.

Obvestila 1981: *Pravilnik o železničarski službeni obleki, pogojih in obveznostih nošenja le-te v Železniškem gospodarstvu Ljubljana*, XI/1, Ljubljana.

Osterreichisches Kursbuch 1914. Nachdruck 1980, Wien.

Slovenec 1936: Kongres železničarjev v Ljubljani. Št. 157, Ljubljana.

Slovenski gospodar 1891: Nr. 52, Maribor.

Službene novine 1930: *Pravilnik o ugodnostih in državnih železnicah in idejah za osebje prometnih ustanov kraljevine Jugoslavije*, Beograd.

Službene novine 1938: *Pravilnik o službenom odelu osoblja državnih saobračajnih ustanova*. Št. 80, Beograd.

Službene novine 1931: *Zakon o državnem prometnem osebju*. Št. 146, Beograd.

Spomenica združenih železniških odborov v Kranju, Kamniku, Gornjem Gradu in Mežici 1928: *Železniški projekt. Šmartno ob Paki-Gornji Grad-Tuhinjska dolina-Kamnik-Kranj s stransko progo Radmirje-Ljubno-Prevalje, Kamnik*.

Šaleški rudar 1969: *30. aprila zadnji vlak*. Št. 8, Velenje.

Tagespost - Abendblatt 1891: *Die Eroeffnung der ersten Steiermaerkischen Landes-Bahn Cilli - Woelln*, Nr. 356, Graz.

Uradne objave 1933: *Pravilnik o uporabi službenih oblačil*. Št. 2, Ljubljana.

Uradni list SFRJ 1968: *Zakon o delovnih mestih, na katerih se zavarovalna doba šteje s povečanjem*. Št. 17, Beograd.

Uradni list SFRJ 1972: *Pokojninska doba*. Št. 35, Beograd.

Uradni vestnik občine Velenje 1992: *Odlok o zazidalnem načrtu Kompleks ob železniški progi Velenje*. Št. 11, Velenje.

Vestnik, *Železniški strokovni časopis 1949: Pravilnik o službeni obleki v kratkem*. Št. 17-18, Ljubljana.

Vestnik, *železniški strokovni časopis 1950: Lokomotive bodo vlekle več*. Št. 11, Ljubljana.

Vestnik 1953: *Razširitev omrežja ŽAT*. Št. 2, Ljubljana.

Vozni red 1928, 1936, 1939, 1994/95, Ljubljana.

Zadruhar 1924: *Cenik živil*. Št. 6, Ljubljana.

Zadruhar 1929: *Cenik živil*. Št. 12, Ljubljana.

Zadruhar 1933: *Poročilo upravnega odbora Kreditne zadruge uslužbencev državnih železnic v Ljubljani*. Št. 2, Ljubljana.

Zadruhar 1935: *Železničarji, njihove zadruge in kriza*. Št. 10, Ljubljana.

Zadruhar 1936: *Zadruharjem! Priloga št. 7*, Ljubljana.

Zadruhar 1940: *Cenik*. Št. 5, Ljubljana.

Železniški vestnik 1954: *Signalni rok za vlakovodje odpravljen*. Št. 51, Ljubljana.

Železniški vestnik 1957: *Oddaja košenin na železniškem zemljišču v zakup*. Št. 19, Ljubljana.

Železniški vestnik 1959: *Nošnja službene obleke*. Št. 17, Ljubljana.

OPOMBE

1 "Kar nas ne more veseliti pri tej železnici, je to, da so se slovenski napisi popolnoma prezrli in da se niti postaje in čas postanka ne kliče v slovenskem jeziku. V Savinjski dolini, v kateri živi najmanj 95 % Slovencev in jih je med njimi recimo 80 %, ki niti nemščine ne razumejo, je tako postopanje izživajoče in gotovo proti zdravi pameti" (Domovina 1892, št. 1, 3).

2 Zaslugo za ureditev jame leta 1936 in dostop v kraško podzemlje je imelo društvo Speleus, v katerem sta bila med najbolj delovno sedmerico tudi strojevodja Janez Keržmanec in nadzornik proge Franc Koželj.

3 Za en ar travnika je leta 1952 znašala letna zakupnina 10 din, za pašnik 5 din. Železniških zemljišč niso smeli dajati prosilcem, ki so imeli lastne zemlje več kot 2 ha (Železniški vestnik 1957, št. 19).

4 Neki član (poduradnik) je leta 1936 naročil v Konzumu za 562,05 din raznih potrebnosti in zaradi nižjih cen prihranil 38-50 din. Naročilo je obsegalo naslednje blago: moka Ogg 20 kg, moka št. 5 20 kg, ajdova moka 1 kg, makaroni domači 1 kg, riž Ia 8 kg, koruza debela 40 kg, suhe hruške 2 kg, limone 4 kom., sladkor kocke 8 kg, morska sol 4 kg, Žika 1,5 kg, cikorijska Kolinska 0,5 kg, domača mast 1 kg, kuhano maslo 0,5 kg, paradižnik 0,20 kg, čaj v zavitku 1 kom., Zlatorogovo milo 1 kg, Radion 2 kom., Speick milo 1 kom., globin 1 kom., vezalke 2 kom., metla 1 kom., žigice 20 kom., sukanec debeli 2 kom., Hobi prašek 1 zavitek, Sidol 1 kom., slama za predsobo Ia 1 kom. (Zadruhar 1936, št. 7, 10-11).

5 Navajamo cene nekaterih živil za december 1929 (v din), za maj 1940 (v din) in oktober 1994 (v SIT):

moka ostra Ogg	1kg	3,80	4,10	77,90
krušna moka	"	3,30	3,70	62,10
ajdova moka Ia	"	5,60	5,50	285,70
polbeli kruh	"	4,00	2,00	111,00
makaroni	"	11,00	10,75	201,60
riž I	"	10,00	12,50	219,20
ješprenjček	"	8,00	8,00	98,90
sladkor v kockah	"	14,10	15,50	276,00
sladkor sipa	"	12,60	13,75	119,00
morska sol	"	2,75	1,50	70,60
mast	"	26,00	23,00	282,00
kranjska klobasa	1 kos	5,00	3,75	188,50
olivno olje	1 l	20,00	22,00	679,70
bučno olje	"	17,00	19,00	740,80
kava Kneipp	1 kg	14,00	15,00	431,60
cikorija Franck	1/4 kg	18,00	19,00	107,90
marelična marmelada	1 kg	30,00	30,00	477,00
cvetlični med	"	18,00	21,00	510,00
štajerska jabolka	"	3,50	-	74,00
gorenjski krompir	"	0,85	-	32,00
kislo zelje	"	2,00	4,00	162,00
suhe češplje	"	6,00	8,00	904,00
milo Zlatorog	"	14,0	15,50	306,00
Radion	"	6,00	5,50	152,20
Persil	"	6,00	6,00	328,20
kalodont	1 tuba	6,50	7,00	190,00

6 Uradniki so imeli na rokavih našite ozke (4 mm), široke (8-12 mm) ter ozke, v sredini oglato prelomljene nekaj cm dolge trakove zlate barve, poduradniki pa samo ozke (tudi lomljene) srebrne trakove.

7 Izredni dogodek za velenjsko postajo je bil 10. september 1936. Takrat je dvorni vlak na poti Maribor-Dravograd-Celje-Ljubljana ustavil za deset minut tudi v Velenju. Trinajstletni prestolonaslednik Peter je izstopil iz vlaka, se sprehodil do lokomotive, otroci na postaji pa smo od daleč spremljali vsak njegov gib. Tako lepo oblečenih železničarjev in čistih premikalnih zastavic dotlej še nismo videli.

8 En podolžni in en poprečni trak ter eno železniško kolo so predstavljali: mlajšega tehnika eksploatacije, mlajšega personalnega referenta, nadzornika vzdrževanja proge, blagajnika, mlajšega komercialista itd.

9 Tri ozke zlate trakove (zgomji je oglato prelomljen) so nosili: šef odseka, šef prometnega sektorja in šef postaje na sedežih glavnih mest. Šef enote je imel en ozek trak.

THE CELJE-VELENJE-DRAVOGRAD RAILWAY AND
THE RAILWAYMEN OF VELENJE

Summary

The following article deals with the development phases of the building and operation of the Celje-Velenje-Dravograd railway. We have been interested in the life of the Velenje railwaymen, their education, their working, living and health conditions, their way of dressing, the co-operative movement and food and, finally, their leisure time and forms of recreation. The emphasis lies on the recent past when Velenje had a special housing area for railwaymen, which is now hardly discernable.