

Din Omerović, Žan Rovšnik, Satria Leonard Gorjan

Din Omerovič, Žan Rovšnik in Satria Leonard Gorjan so učenci 9. razreda Osnovne šole Šalek. Za raziskovalno nalogo o Štrekni so na državnem srečanju mladih raziskovalcev Slovenije 2025 prejeli srebrno priznanje. Mentorja naloge sta Marko Moškotevc in Marija Brložnik.

OD PARNE LOKOMOTIVE DO KOLESA – ŠTREKNA SKOZI ČAS

Krajši komentar k prispevku

V tem prispevku je povzeta raziskovalna naloga, ki neposredno povezuje preteklost s prihodnostjo na področju mobilnosti. Slednja je bila namreč skozi zgodovino vedno predmet napredka. Mladi raziskovalci predstavljajo pomen železniške proge med Velenjem in Dravogradom. V preteklosti je bil ta pomen vezan predvsem na prevoz potnikov in tovora. Podrobno so raziskali različne tipe lokomotiv, ki so po tej progi premagovale zelo zahteven teren, ter tudi preračunali povprečno hitrost vlakov. Slabih šest desetletij po ukinitvi železniške proge lahko kolesarji, na delih, kjer se današnja kolesarska proga spušča, z lahkoto ujamejo potovalno hitrost nekdanjih lokomotiv na tej železnici. »Štrekna« je danes znana predvsem kot turistična in rekreativna kolesarska pot, na kateri lahko srečamo raznovrstne kolesarje, od »polprofesionalnih cestnih dirkačev« do družinsko rekreativnih kolesarskih skupin na klasičnih in e-kolesih. A vsem je skupno to, da želijo premagovati razdalje, potovati iz enega kraja v drugega, predvsem pa uživati

v slikoviti pokrajini, prepredeni s tuneli in viadukti. Možnosti razvoja v preteklosti so bile predvsem vezane na promet, danes pa mobilnost vedno bolj povezujemo s trajnostjo, v primeru kolesarske poti pa tudi z aktivnim in zdravim preživljanjm prostega časa. In kot ugotavljajo mladi raziskovalci, je na tem področju še veliko razvojnih možnosti.

Uvod

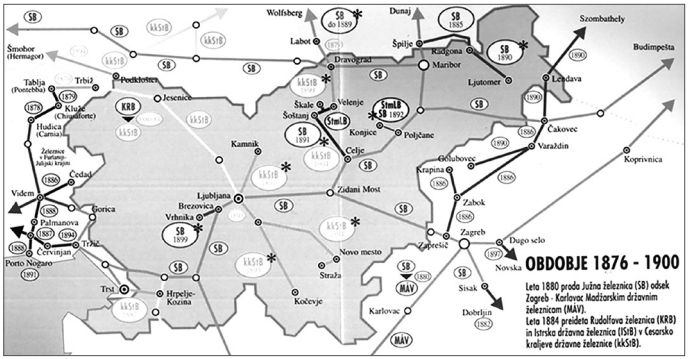
Železnica je pomembno vplivala na razvoj prometa v Šaleški dolini. Železniška proga Celje–Velenje–Dravograd, dograjena leta 1899, je povezala Celje, Velenjsko kotlino in Koroško. Žal je bila proga konec 60. let 20. stoletja ukinjena in kasneje tudi porušena. Z izgradnjo kolesarske poti Štrekna se je leta 2024 obudila ideja o nekoč pomembni prometni povezavi. V prispevku predstavljamo prometno vlogo nekdanje mislinjske proge, ki je potekala na trasi Velenje–Dravograd. Ob tem opisujemo tudi nekaj novih možnosti razvoja, ki jih ponuja kolesarska pot Štrekna, ki je bila odprta maja 2024. Pregled zajema glavne značilnosti proge, prevozna sredstva, ki so jih uporabljali, ter hitrost potovanja, ki se v času delovanja mislinjske proge (1899–1968) ni bistveno spreminjala.

Razvoj železnic in gradnja omrežja

Z nastankom parnih strojev se je povečal promet, industrija in prevažanje različnih predmetov. Prvi so parne lokomotive izumili Angleži. Pojavile so se leta 1825, izumitelj pa je bil George Stephenson, ki je izumil lokomotivo z imenom Rocket.

Avstrijsko cesarstvo se je kmalu začelo zanimati za izgradnjo železnic in parnih lokomotiv. Čez slovensko ozemlje so postopoma gradili progo Južne železnice med Dunajem in Trstom. Do Gradca je bila zgrajena leta 1844, do Celja leta 1846, do Ljubljane pa septembra 1849, leta 1857 pa je bila proga tudi dokončana.[1]

[1] Kljajič, Medved, Vozil me je vlak, Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd.



Železniško omrežje slovenskih dežel v času Avstro-Ogrske (Bogič, 1998, karta 4).

Po preureditvi Avstrijskega cesarstva je leta 1867 nastala Avstro-Ogrska, ki je velik poudarek dala razvoju prometa in gospodarstva. Najkrajša (cestna) pot med Ljubljano in Dunajem je potekala čez Koroško. Zaradi poslabšanja gospodarskega položaja država ni bila več sposobna vzdrževati železniških prog in jih je predala zasebnikom. Leta 1873 se je pojavila borzna kriza, ki je zelo prizadela železniške družbe. Zaradi tega so se gradnje železnic ustavile.[2]

Relacija	Datum izgradnje	Dolžina
Gradec–Šentilj–Maribor–Celje	2. 6. 1846	132 km
Celje–Ljubljana	19. 9. 1849	89 km
Ljubljana–Sežana–Trst	27. 7. 1857	145 km
Maribor–Prevalje–Celovec	1. 6. 1863	127 km
Ljubljana–Kamnik	28. 1. 1891	23 km
Celje–Velenje	28. 12. 1891	38 km
Ljubljana–Kočevje	28. 9. 1893	70 km
Velenje–Dravograd	28. 12. 1899	37 km

Pomembnejše železniške proge na Slovenskem do 1900 (vir: Nova proga, 2024).

[2] Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 6.

Leta 1863 so zgradili koroško železnico med Mariborom in Celovcem, leta 1891 pa še progo Celje–Velenje. Tej povezavi je 1899 sledila mislinjska proga na odseku Velenje–Dravograd. Gradnja prog se je nadaljevala tudi v začetku 20. stoletja vse do prve svetovne vojne.[3] Nekatere proge, ki so bile zgrajene leta 1914, so se uporabljale samo za vojaške namene (npr. bohinjska proga).

Ena od številnih prog, ki so jih zgradili, je bila mislinjska proga. Njena glavna namena sta bila, da bi po njej tovorili les iz Mislinje v Avstrijo in po slovenskih deželah ter za prevoz ljudi na Koroškem. Prvič je parni vlak prevozil progo decembra leta 1899. Takrat sta po tej poti vozila dva vlaka, čez 15 let pa štirje. Prva svetovna vojna proge ni prizadela.[4] Intenzivnost prometa se je po prvi svetovni vojni komaj kaj povečala. Med letoma 1918 in 1920 so Nemci začasno zasedli Dravograd in Slovenj Gradec, zaradi česar je bila Mislinja zadnja postaja na progi Celje–Velenje–Dravograd.[5]

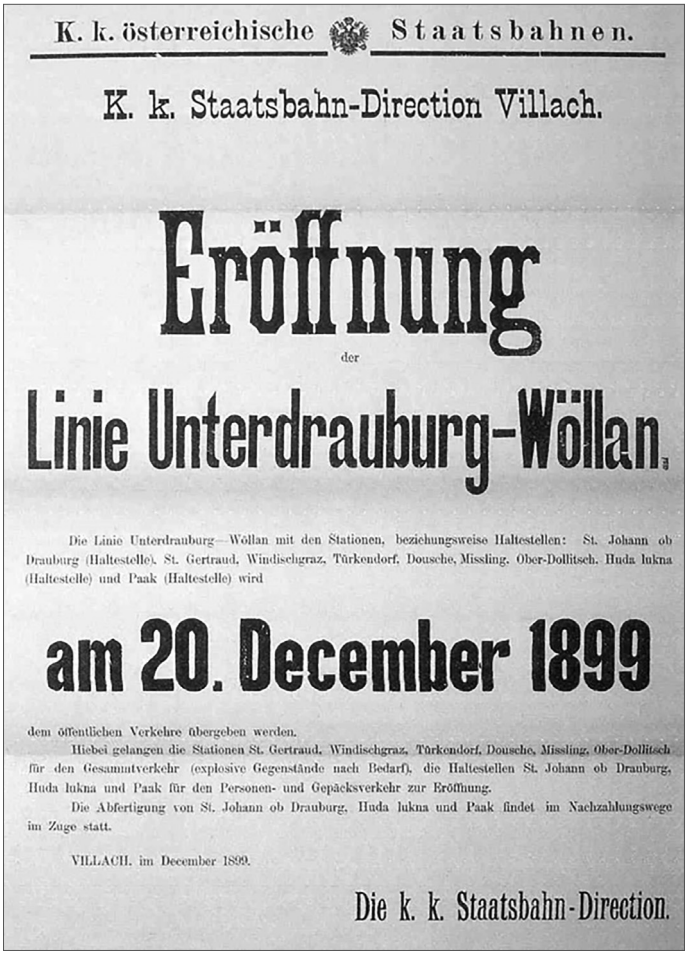
Ob slovenskem jeziku se je uveljavila še cirilica, zato so bili vsi napisi na železnicah v dveh jezikih. Leta 1920 je bila dvodnevna stavka železničarjev zaradi neposlušnosti in izogibanja dvomesečnim orožnim vajam. Tisti, ki se vpoklicu niso odzvali, so bili aretirani in zaprti.[6] V času Kraljevine Jugoslavije se je promet z vlakom na tej progi zelo povečal. Od leta 1928 se vlaki niso več ustavljali na postajališču Huda luknja. Leta 1944 so partizani izvedli toliko napadov na železnico, da proga med Velenjem in Dravogradom ni delovala, najhuje pa so jo skupili viadukt Gornji Dolič, predor Mislinja ter most preko Mevlje. Proga med Velenjem in Hudo luknjo je bila porušena na šestih

[3] Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 7–8.

[4] Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 17.

[5] Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 17.

[6] Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 18.



K. k. österreichische Staatsbahnen.

K. k. Staatsbahn-Direction Villach.

Eröffnung

der

Linie Unterdrauburg-Wöllan.

Die Linie Unterdrauburg—Wöllan mit den Stationen, beziehungsweise Haltestellen: St. Johann ob Drauburg (Haltestelle), St. Gertraud, Windischgraz, Türkendorf, Dousche, Missling, Ober-Dollitsch, Huda lukna (Haltestelle) und Paak (Haltestelle) wird

am 20. December 1899

dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen die Stationen St. Gertraud, Windischgraz, Türkendorf, Dousche, Missling, Ober-Dollitsch für den Gesammtverkehr (explosive Gegenstände nach Bedarf), die Haltestellen St. Johann ob Drauburg, Huda lukna und Paak für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung.

Die Abfertigung von St. Johann ob Drauburg, Huda lukna und Paak findet im Nachzahlungswege im Zuge statt.

VILLACH, im December 1899.

Die k. k. Staatsbahn-Direction.

Vabilo na otvoritev proge Dravograd–Velenje leta 1899 (SI_KPM, Fototeka).

mestih. Popravili so jo šele 16. decembra 1945.[7] Ko je v nedeljo, 30. junija 1968, skozi Mislinjsko dolino peljal zadnji potniški

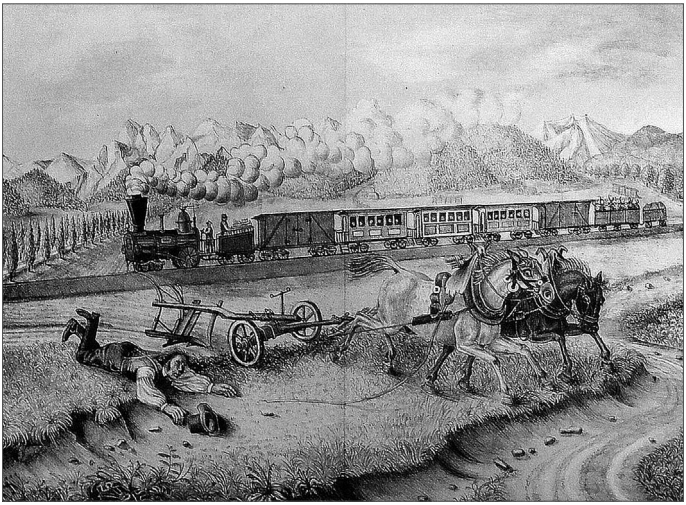
[7] Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 26.

vlak, je strojevodja večkrat pritisnil na sireno in s tem oznanil, da je prišel zadnji dan potniškega železniškega prometa.[8]

Pojav železnic in gradnja savinjske železnice

Železnica kot prometni sistem je nastajala postopoma. Konec 18. in v začetku 19. stoletja se je odvijala industrijska revolucija, ki je temeljila na novih izumih, med katerimi je bil tudi parni stroj. Železnica je takrat pomenila velik preskok v kakovosti in količini transporta.[9]

Že od druge polovice dvajsetih let 19. stoletja je tudi časopisje na Slovenskem redno prinašalo sestavke o železnici. Prvi članki o lokomotivni železnici so poudarjali zlasti njeno moč in hitrost, opisovali poskuse z lokomotivami in projektiranje prog v Angliji in drugod po Evropi ter opozarjali na posledice



Železnica je vplivala na zaton tovorništva (Panker, 2016).

8 Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str 30.

9 Nova proga, str. 5.

daljnosežnih sprememb v prometu in njihovem vplivu na gospodarski razvoj ter vsakdanje življenje.[10]

»Železnice vedno bolj sprejemajo. Zanje se zanimajo tako vlade kot privatne družbe. Kmalu bodo izpodrinile kanale in začrtale novo smer v trgovini. Če *bodo odslej po* železnicah *vozile samo* še *parne lokomotive, bo hitrost komunikacije postala neverjetna, prednosti, ki iz tega izhajajo, pa nepreračunljive. Očitno je, da je lokomotiva določena, da da evropski industriji nov zagon.«*[11] Med nižjimi sloji pa se je sploh okrepil strah, da bodo z železnico bogati postali še bogatejši, medtem ko naj bi propadlo sto in sto družin gostilničarjev, kmečkih prevoznikov, kovačev in tovornikov.[12]

Pobudo za izgradnjo Savinjske železnice je dal železniški tehnik in znani zadružni organizator Mihael Vošnjak, ki je nastopal kot glavni podpornik savinjske železnice. Na njegova prizadevanja je ravnateljstvo Južne železnice leta 1871 naročilo, naj preuči teren za progo Celje–Dravograd. Vošnjak je že leta 1856 kot mlad tehnik prostovoljno sodeloval pri trasiranju te proge, ko je bila vložena prva prošnja za koncesijo. Toda preden so na vseh pristojnih mestih stvar uredili, je izbruhnila borzna kriza in zanimanje za krajevne železniške projekte je hitro splahnelo.[13] Po vladnem načrtu je bila trasa zamišljena od Celja čez Lavo, Žalec in Polzelo, medtem ko bi se po predlogu vranskega predstavništva proga odcepila jugozahodno od Kasaz ter tekla preko Grič in Dolenje vasi do postaje Letuš, kjer bi se zopet vrnila na levi breg Savinje in se nadaljevala po vladnem predlogu proti Dravogradu.[14]

---

10 Cvirn, Studen, Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, str. 8.

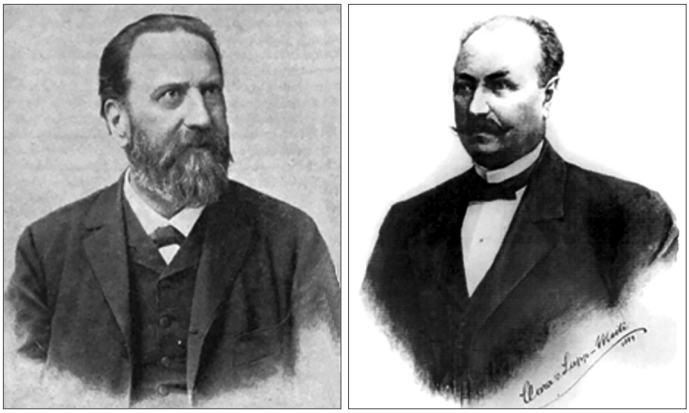
11 Cvirn, Studen, Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, str. 8.

12 Cvirn, Studen, Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, str. 9.

13 Mlinar, Kljajič, Verbič. Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje.

14 Mlinar, Kljajič, Verbič. Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje.

Mihael Vošnjak se je povezal s podjetnikom Edvardom Klemensiewiczem, s katerim sta se lotila potrebnih priprav. Z združenimi močmi sta končno dosegla, da sta 21. novembra leta 1889 dobila koncesijo Daniel von Lapp in Edvard Klemensiewicz. Lapp je bil že od osemdesetih let 19. stoletja lastnik velenjskega premogovnika. Na progi je bilo razen priključne postaje Celje predvidenih šest postaj, in sicer Žalec, Šempeter, Polzela – Braslovče, Rečica, Šoštanj in Velenje, ter dve postajališči – Petrovče in Pesje. Poleg tega je bil predviden še nakladalni premogovni kolodvor v Škalah.[15]



Mihael Vošnjak in Daniel von Lapp (SI_MV/AOI).

Decembra 1891 so odprli prvi del povezave trase Celje–Dravograd – do Velenja, leta 1899 pa še odsek od Velenja do Dravograda. Slednji je bil trasiran po zahtevnem terenu, in sicer na odseku Velenje–Mislinja, saj se je proga na kratki razdalji (14 kilometrov) dvignila za več kot 200 metrov. Speljana je bila ob soteski reke Pake. Potrebno je bilo zgraditi več predorov, mostov ter viadukt Gornji Dolič. Postaja Mislinja je bila najvišja točka proge, proga pa se je nato rahlo spuščala mimo Slovenj Gradca

15 Mlinar, Kljajič, Verbič. Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje.

proti končni postaji Dravograd.[16] Ob trasi proge je bila že razvita industrija. V Žalcu so bili kamnolomi, rudniki in hmeljarstvo, v Šoštanju usnjarska industrija, v Velenju pa velike zaloge lignita. Železnica je v omenjene kraje in neposredno okolico zagotovo prinesla razvoj.[17]

Proga je med 1. svetovno vojno obratovala brez večjih težav, saj so bili vojaški spopadi dovolj oddaljeni, med 2. svetovno vojno pa je bilo nekoliko drugače, saj so bili uničeni številni mostovi, postaje in druge naprave. Progo so po vojni obnovili. Najbolj usoden dogodek od nastanka proge Celje–Dravograd je bil ukinitev njenega zgornjega dela od Velenja do Dravograda. Združeno železniško transportno podjetje Ljubljana je že tri leta prej predlagalo Republiškemu izvršnemu svetu ukinitev 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.[18] Danes se nekdanja proga Celje–Dravograd konča na postaji Velenje. Na opuščeni trasi nekdanje železniške proge med Selom pri Velenju in Gornjim Doličem je leta 2024 Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo uredila kolesarsko pot z imenom Štrekna.

Gradnja in tehnične značilnosti mislinjske proge

Gradnja proge od Velenja do Dravograda, ki je bila dolga nekaj več kot 36 kilometrov, je bila zahtevnejša od gradnje prve etape od Celja do Velenja. Za tiste čase je predstavljala pravi inženirski podvig, saj je proga tekla po razgibanem in zahtevnem terenu, ki ga je premagala s številnimi mostovi, tuneli in useki. Trasa proge je potekala od postaje Velenje proti zgornjemu toku

16 Mlinar, Kljajič, Verbič. Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje.

17 Mlinar, Kljajič, Verbič. Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje.

18 Sore, Železniška proga Celje–Velenje–Dravograd, več strani.

Pake, kjer je rečna dolina ozka in je taka skoraj do postaje Gornji Dolič, od koder se je še naprej dvigovala proti Mislinji, najvišji točki z nadmorsko višino 589 metrov.[19]



Gradnja viadukta v Doliču (SI_KPM, Fototeka).

Gradnja mislinjske proge se je začela 20. avgusta 1895. Leta 1898 je na gradbišču delalo 792 delavcev, ti so opravili 309.150 m^3 zemeljskih in 24.170 m^3 zidarskih del. Naslednjo leto so zaposlili še 1401 delavca. Progo je naenkrat gradilo 2193 delavcev iz Slovenije, Italije in Poljske. V tem letu so opravili še 682.415 m^3 zemeljskih in 105.020 m^3 stavbnih del ter izkopali so 357.650 m^3 materiala pod progo.[20]

Proga je bila dolga 36,7 kilometrov, največji vzpon pa je znašal 25 promilov. Trasa je potekala od Velenja proti zgornjemu toku Pake. Na kratkem (6,5 kilometra), a zelo težavnem delu proge med postajališčem Paka in postajo Mislinja je bilo pet predorov. Ti so bili potrebni zaradi ožine doline. Najdaljši

19 Kljajič, Medved, Vozil me je vlak, Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd.

20 Grabner, Rustja, Simoniti, Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, str. 41.

predor je bil v soteski Hude luknje. Pred predorom stoji kamniti most, ki prečka podzemno ustje reke. Poleg predorov je bilo na tem odseku potrebno zgraditi tudi osem mostov, od katerih jih je sedem imelo jekleno konstrukcijo. Ker reka Paka nima široke struge, so mostovi reko prečkali poševno. Najdaljši most je imel odprtino v dolžini 29,7 metra. V Gornjem Doliču so zgradili tudi 101,3 metra dolg kamniti most. Postaja Mislinja je bila s 589 metri najvišja postaja na trasi. Odsek med Mislinjo in Dravogradom je bil manj zahteven, saj je imel samo dva večja objekta, mosta čez Suhadolnico v Slovenj Gradcu in pri Otiškem vrhu.[21]

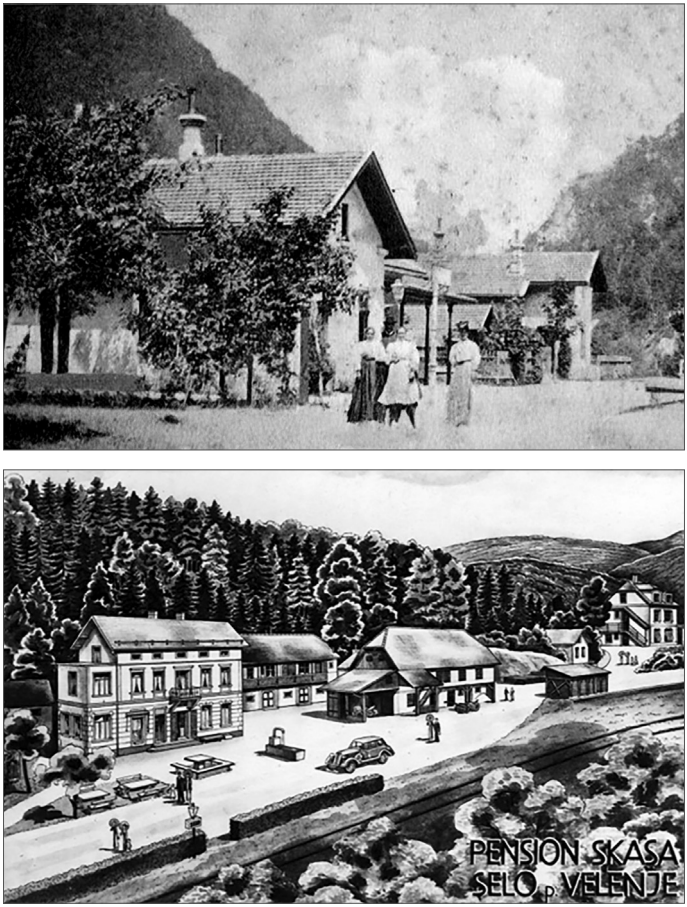
Postaje in postajališča
Velenje
Selo (postajališče)
Paka (postajališče)
Gornji Dolič (postajališče)
Mislinja
Dovže (postajališče)
Turiška vas (postajališče)
Šmartno pri Slovenj Gradcu
Slovenj Gradec
Slovenj Gradec (mesto)
Sveta Jedrt (postajališče)
Šentjanž pri Dravogradu (postajališče)
Otiški vrh
Dravograd

Postaje na mislinjski progi (Grabner, 1999, str. 53).

Na progi Velenje–Dravograd se je prvim postajam v Velenju, Gornjem Doliču, Mislinji, Dovžah, Turiški vasi, Slovenj Gradcu, Sveti Jederti ter Dravogradu in postajališčem Paka,

21 Resnik, Štepic, Proga Celje–Velenje–Dravograd.

Huda luknja in Šentjanž pri Dravogradu na velenjskem območju leta 1901 pridružilo še postajališče Selo. Na območju od Velenja do Gornjega Doliča so bila tako tri, od tu do Dravograda pa nato še štiri postajališča.[22]



Postaji Paka pri Velenju in Selo, ki je bila križišče za industrijski tir (SI_MV/R 497, R 508).

22 Kljajič, Medved, Vozil me je vlak, Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd.

Železniške postaje so gradili po enotnem načrtu, zato se po zunanjem videzu ne razlikujejo. Železniška postaja v Velenju je enaka tisti v Šoštanju, pa tudi v Žalcu ter Šempetru v Savinjski dolini. Nekoliko bolj raznolike so bile postaje na delu proge od Velenja naprej.

Parne lokomotive na progi Velenje–Dravograd

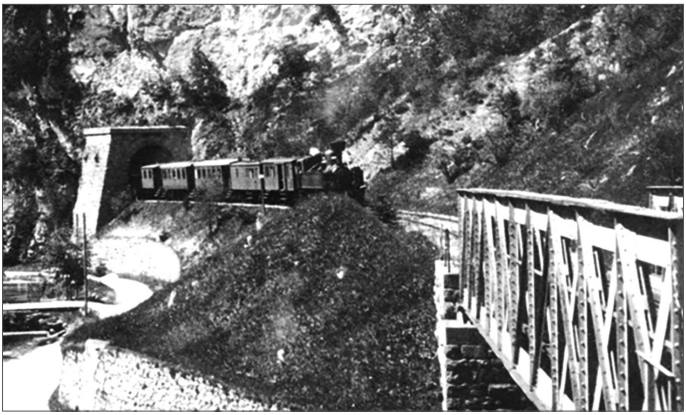
Ker je na tej progi za začetek prevzela obratovanje Južna železnica, so tja poslali na delo majhne in odlične Tendrovke s prvotno oznako 32d, konstruirane nalašč za lokalne proge. Južna železnica je svojim lokomotivam razen oznake serije določila tudi nek kontingent zaporednih številk, serija 32d je na primer dobila številke od 1813 do 1822. Pozneje so te lokomotive dobile jugoslovansko oznako 151.[23]

Pozneje, ko so obratovanje prevzele cesarsko-kraljeve državne železnice, so prišle na to progo majhne, a živahne Tendrovke serije KkStB 99, pozneje JDŽ 153. Parna lokomotiva serije KkStB 99 je bila za zamenjavo starejše serije KkStB 97 (JDŽ 150) in vožnjo po lokalnih progah zgrajena pod vodstvom konstruktorja Karla Gölsdorfa. Eden od pogojev je bil, da ima lokomotiva moč 224 kW, toda z dobrim premogom je lahko dosegla tudi 300 kW.[24]

Najmodernejše lokomotive, ki so vozile na tej progi, pa so bili izvrstni in zelo močni, čeprav razmeroma majhni stroji serije JŽ 53, ki so nastali šele po prvi svetovni vojni v Avstriji kot serija BBÖ 378 (pozneje ÖBB 93). Te lokomotive so zlahka opravile tudi z lažjimi tovornimi vlaki. Majhna pogonska kolesa so ob pogostem ustavljanju potniških vlakov omogočala dobre

[23] Ponikvar, Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, str. 336.

[24] Ponikvar, Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, str. 338.



Tendrovka JDŽ 153 na vožnji skozi predor Huda luknja (SI_KPM/Fototeka).

pospeške. Zaradi mirnega teka in nizkega osnega pritiska so bile zelo uporabne.[25]

Najtežje lokomotive pri nas, namenjene za vleko tovornih vlakov, pa so bile serija 25. Prvotno so te lokomotive, sicer nastale kot projekt med 1. svetovno vojno, nosile oznako BBÖ 270. Vlečna moč lokomotive je bila bistveno večja od njene predhodnice (KkStB 170), saj je lahko vlekla vlake mase do 1.220 ton. Bolj ali manj so na vseh progah, še posebej na lokalnih, vlekle predvsem tovorne vlake.[26]

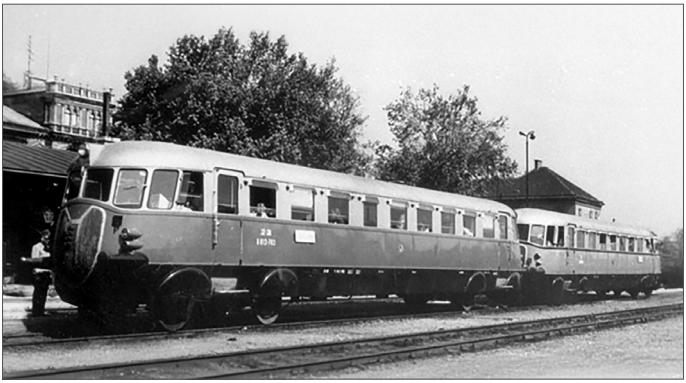
Dizelski vlak na progi Velenje–Dravograd

Na progi Velenje–Dravograd je v 60. letih vozila tudi dizelsko motorna garnitura italijanske proizvodnje, ki je ostala po koncu 2. svetovne vojne. Vozila je le eno voznoredno obdobje v sredini 60. let, potem pa ne več. Vozila je iz Dravograda v

[25] Ponikvar, Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, str. 299.

[26] Ponikvar, Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, str. 290.

Ljubljano ter kot lokalni potniški vlak.[27] Vzdevek Litorina je dobila v Italiji, z njim pa so poimenovali vse lahke motorne potniške vlake. Vlake so začeli izdelovati pred 2. svetovno vojno, odpisani pa so bili v letih 1964–1970. Oznaka garniture je bila DMG JŽ 813.[28]



Dizelsko motorni vlak tipa Litorina (Marko Rovšnik).

Tip lokomotive	Masa	Dolžina	Moč	Hitrost
Tendrovka 32d	23,4 tone	7,4 metra	200 KW	45 km/h
Tendrovka JDŽ 153	30 ton	8,9 metra	280 KW	50 km/h
BBÖ 25/JŽ 25	78 ton	17,4 metra	660 KW	60 km/h
Litorina DMG 813	24 ton	19,4 metra	2 × 55 KW*	110 km/h

*Primerjalna tabela lokomotiv na mislinjski progi (Ponikvar, 2021) (*dizelska lokomotiva).*

27 Ponikvar, Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, str. 117.

28 Ponikvar, Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, str. 117.

V tabeli vidimo, da je bila moč novejših lokomotiv, z izjemo Litorine, ki je dizelska lokomotiva, z leti vedno večja. Moč lokomotive ni bistveno vplivala na končno hitrost, je pa verjetno prispevala k udobju pri potovanju. Med parnimi lokomotivami izstopa serija JŽ 25, ki je daleč najtežja, saj je masa lokomotive okoli 78 ton, kar je trikratna masa najstarejše Tendrovke 32d. Tudi dolžina lokomotive je impresivna, saj je bila lokomotiva dolga več kot 17 metrov oziroma deset metrov več od najstarejše Tendrovke 32d.

Hitrost potovanja na železniški progi Celje–Dravograd

S pomočjo voznih redov smo izračunali hitrost potovanja na savinjski progi med Celjem in Velenjem ter mislinjski progi med Velenjem in Dravogradom. Zanimivo je, da se hitrost potovanja od odprtja proge leta 1899 do ukinitve proge leta 1968 ni bistveno spremenila. Čas potovanja na celotni progi, ki je skupaj merila okoli 74 kilometrov, je trajal 2 uri in 45 minut. Povprečna hitrost potovanja je tako znašala okoli 27 kilometrov na uro.

Leta 1945 se je hitrost celo nekoliko zmanjšala, saj je potovanje na celotni progi trajalo nekoliko več kot tri ure, kar pomeni, da je hitrost upadla na manj kot 25 kilometrov na uro. Ob tem je zanimivo, da se vlaki leta 1945 niso ustavljali na postaji Šoštanj – Topolšica.

Najstarejši ohranjeni vozni red je iz leta 1914. Iz njega je razvidno, da je potovanje takrat trajalo okoli 3 ure. Zanimivo je, da je čas potovanja iz Dravograda v Celje nekoliko krajši kot iz Celja do Dravograda. V tej smeri je potovanje trajalo celo 3 ure in 15 minut. Verjetno je bil čas postankov na posameznih postajah daljši. Vozili so samo trije vlaki dnevno v vsako smer, torej šest vlakov dnevno v obe smeri.

Na voznem redu iz leta 1938 vidimo, da je potovanje v času Kraljevine Jugoslavije trajalo 2 uri in 45 minut. Še vedno so vozili samo trije vlaki dnevno v vsako smer, torej šest vlakov dnevno v obe smeri. Dva vlaka dnevno pa sta vozila tudi na relaciji Slovenj Gradec–Dravograd.

K. k. österr. Staatsbahnen. **71e.**

Vom 1. Mai 1914.

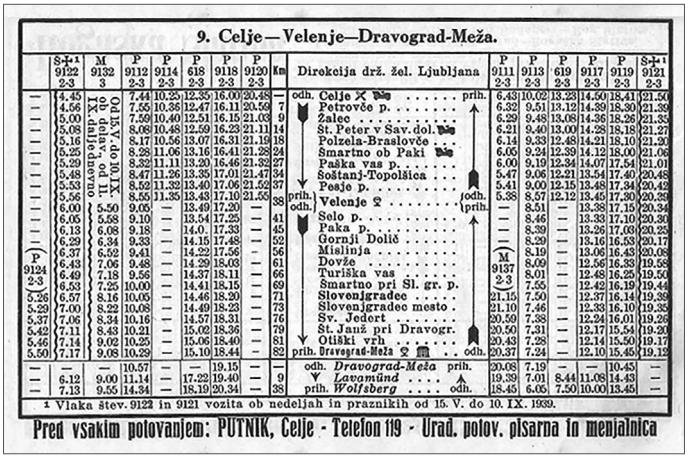
71e. Zeltweg—Cilli Sbf.

—	—	10 30	—	—	7 38	9 00 11 25 12 45	ab *Wien Sbf. 71, 73* . . . . . an			5 40 7 05 2 35	—	8 49	5 35	—	
—	—	2 23	—	—	9 17	1 35	ab *Graz Hbf. 71, 73* . . . . . an			1 04	—	7 20	1 44	—	
Fabrpr. 2	*h* 3	P2,3 1849	P2,3 1841	P2,3 1847	P2,3 1843	P2,3 1845	Km.	*Eisenbahn Zeltweg—Wolfsberg* *Im Staatsbetriebe. Direktion Villach*	Km.	P2,3 1840	P2,3 1842	P2,3 1844	P2,3 1846	P2,3 1848	
V. Zeltweg															
—	—	6 25	—	—	1 06	6 00	—	ab **Zeltweg** ♀ 71, 71b 73, ... an	185	10 10	—	3 19	9 15		Ab Unter-Drauburg nur an SF
30	20	6 35	—	—	1 16	6 10	5	Weisskirchen	180	10 02	—	3 11	9 06		
60	40	6 42	—	—	1 22	6 17	9	Eppenstein	177	9 55	—	3 04	8 58		
90	60	6 52	—	—	1 32	6 27	14	Kathal H.	171	9 46	—	2 55	8 48		
130	80	7 06	—	—	1 43	6 42	20	Obdach	166	9 38	—	2 47	8 38		
190	130	7 22	—	—	1 56	7 00	30	Taxwirth H.	156	9 21	—	2 33	8 19		
210	140	7 27	—	—	2 01	7 05	32	Reichenfels-St. Peter	154	9 16	—	2 29	8 13		
260	180	7 41	—	—	2 14	7 19	41	St. Leonhard	144	8 56	—	2 15	7 52		
290	190	7 48	—	—	2 20	7 26	45	Wiesenau H.	140	8 45	—	2 05	7 40		
300	200	7 53	—	—	2 25	7 34	47	Preblau-Sauerbrunn	139	8 41	—	2 01	7 35		
320	210	8 00	—	—	2 30	7 39	50	Twimberg	136	8 34	—	1 55	7 27		
350	240	8 08	—	—	2 38	7 47	55	Raderwirt H.	130	8 25	—	1 47	7 18		
380	260	8 17	—	—	2 46	7 56	60	Taxenbach-St. Gertraud	125	8 17	—	1 39	7 10		
410	270	8 25	—	—	2 53	8 02	64	an **Wolfsberg** ✕ ⇔ **1034g** . . . . ab	121	8 06	—	1 31	7 00		
								K. k. österr. Staatsbahnen *Direktion Villach*							
—	—	6 14	10 00		3 08	8 10	64	ab **Wolfsberg** ✕ ⇔ **1034g** . . . . an	121	7 34	9 35	1 20	6 44	11 11	
440	290	6 19	10 04		3 12	8 14	66	Priel H.	119	7 29	9 30	1 16	6 40	11 07	
440	290	6 26	10 11		3 19	8 21	69	St. Stefan	116	7 22	9 23	1 10	6 34	11 01	
470	710	6 37	10 22		3 30	8 32	74	St. Andrä ⇔ **1034g**	111	7 10	9 11	12 59	6 23	10 50	
480	320	6 43	10 28		3 36	8 38	77	Mühldorf H.	108	7 02	9 03	12 52	6 16	10 43	
500	330	6 53	10 36		3 44	8 47	81	St. Paul	104	6 54	8 55	12 45	6 09	10 36	
520	340	6 59	10 42		3 50	8 53	84	St. Georgen a. d. Lavant H. . .	101	6 45	8 47	12 38	6 02	10 29	
550	360	7 11	10 54		4 02	9 05	90	Ettendorf	95	6 34	8 36	12 27	5 51	10 18	
570	370	7 20	11 03		4 10	9 13	93	Lavamünd	92	6 25	8 27	12 19	5 43	10 10	
590	390	7 27	11 10		4 17	9 21	97	Rabenstein-Leiffling H.	88	6 16	8 18	12 11	5 35	10 02	
610	400	7 36	11 18		4 26	9 29	101	Markt Unterdrauburg H.	84	6 08	8 10	12 03	5 27	9 55	
620	410	7 40	11 22		4 30	9 33	103	an **Unter Drauburg** ♀ **75** . . . . ab	82	6 02	8 04	11 59	5 23	9 50	
—	—	—	9 39	1 51	7 06	11 19		an ***Klagenfurt*** *Hbf. 75* . . . . . ab		12 29	6 28	10 05	2 40	7 55	
—	—	—	9 26	1 28	6 21	11 18		an *Marburg Hbf. 75* . . . . . ab		3 25	6 20	10 14	3 31	7 58	
—	—	12 29	6 28	10 05	2 40	7 55		ab ***Klagenfurt*** *Hbf. 75* . . . . . an		—	9 39	1 51	5 21 7 06	11 19	
—	—	3 25	6 20	10 14	3 31	7 58		ab *Marburg Hbf. 75* . . . . . an		—	9 26	1 28	6 21	11 18	
		P2,3 1847						*Eisenbahn Unter Drauburg—Wöllan* *Im Staatsbetriebe. Direktion Villach*							
V. Zeltweg		3 25	8 06	12 05	5 27	9 4	103	ab **Unter Drauburg** ♀ **75** . . . . an	82	—	7 30	11 17	4 00	9 25	
610	430	5 31	8 12	12 11	5 33	9 2	106	Ottischnigberg H.	81	—	7 25	11 13	3 55	9 20	
610	430	5 37	8 16	12 15	5 37	9 2	107	St. Johann ob Unter Drauburg H.	79	—	7 20	11 08	3 49	9 15	
660	440	5 46	8 22	12 21	5 44	10	110	St. Gertraud	76	—	7 14	11 02	3 43	9 09	
690	460	5 51	8 29	12 29	5 53	10	114	Stadt Windischgraz H.	73	—	7 06	10 54	3 35	9 01	
700	460	5 56	8 33	12 33	5 59	10	115	Windischgraz	71	—	7 02	10 50	3 31	8 57	
710	480	6 00	8 37	12 37	6 04	an	118	St. Martin bei Windischgraz H.	69	—	6 55	10 44	3 24	8 51	
730	480	6 05	8 42	12 43	6 09		120	Türkendorf	66	—	6 51	10 40	3 20	8 47	
750	500	6 14	8 51	12 51	6 19		124	Dousche	61	—	6 43	10 31	3 11	8 39	
780	520	6 23	9 01	1 01	6 31		129	Missling	56	—	6 34	10 22	3 02	8 30	
820	540	an	9 11	1 11	6 41		134	Ober Dollitsch	52	—		10 13	2 52	8 20	
830	550						136	Huda lukna H.	50	—					
860	570	—	9 23	1 23	6 53		141	Paak H.	45	—		9 57	2 34	8 04	
890	600	—	9 29	1 29	6 59		146	Selle H.	41	—		9 49	2 26	7 56	
900	600	—	9 34	1 34	7 04		147	an **Wöllan** ♀ . . . . . ab	38	—		9 43	2 20	7 50	
		P2,3 1849						*Steiermärkische Landesbahn* *Im Staatsbetriebe. Direktion Villach*		P2,3 1852					
—	—	3 26	9 44	1 42	7 14		147	ab **Wöllan** ♀ . . . . . an	38	5 51	—	9 13	2 09	7 46	
910	610	5 43	9 49	1 47	7 19		149	Hundsdorf H.	36	5 45	—	9 07	2 04	7 34	
930	620	5 50	9 56	1 54	7 26		152	Schönstein-Bad Topolschitz . .	34	5 38	—	9 00	1 58	7 27	
980	650	6 05	10 11	2 14	7 41		160	Packdorf H.	26	5 22	—	8 44	1 42	7 12	
990	660	6 10	10 19	2 19	7 46		162	Rietzdorf a. d. Pack	24	5 17	—	8 39	1 37	7 08	
1040	690	6 22	10 31	2 31	7 58		168	Heilenstein-Frasslau	18	5 03	—	8 27	1 25	6 48	
1060	700	6 32	10 41	2 41	8 08		172	St. Peter im Sanntale	14	4 52	—	8 16	1 14	6 37	
1080	720	6 41	10 51	2 51	8 18		176	Sachsenfeld	9	4 41	—	8 05	1 03	6 28	
1100	730	6 45	10 56	3 57	8 24		178	Pletrovitsch H.	7	4 34	—	7 58	12 56	6 19	
1140	760	6 58	11 09	3 10	8 37		185	an **Cilli** ♀ **62**, ⇔ **1034e** . . . . ab	—	4 20	—	7 44	12 42	6 05	

† Bis 29. September.

Nach 1918: ***Zeltweg—Markt Unterdrauburg = Österreich***
Unter Drauburg (Dravograd Meža)—Cilli (Celje) = Jugoslawien

Vozni red proge Celje–Zeltweg iz leta 1914 (Grabner, 1999, str. 9).



9. Celje — Velenje — Dravograd-Meža.

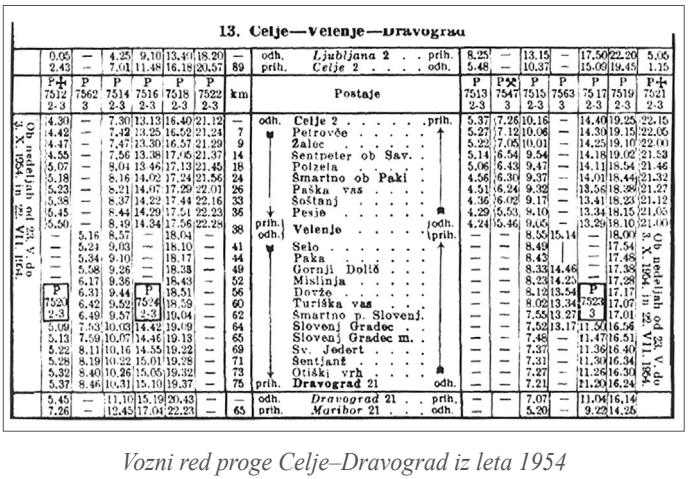
S+1 9122 2-3	M 9132 3	P 9112 2-3	P 9114 2-3	P 618 2-3	P 9118 2-3	P 9120 2-3	Km	Direkcija drž. žel. Ljubljana	P 9111 2-3	P 9113 2-3	P 619 2-3	P 9117 2-3	P 9119 2-3	S+1 9121 2-3
4.45		7.44	10.25	12.35	16.00	20.48	—	odh. Celje ✕	6.43	10.02	13.23	14.50	18.41	21.50
4.56		7.55	10.36	12.47	16.11	20.59	7	Petrovče p.	6.32	9.51	13.12	14.39	18.30	21.39
5.00		7.59	10.40	12.51	16.15	21.03	9	Žalec	6.29	9.48	13.08	14.36	18.28	21.35
5.08		8.08	10.48	12.59	16.23	21.11	14	St. Peter v Sav. dol.	6.21	9.40	13.00	14.28	18.18	21.27
5.16		8.17	10.56	13.07	16.31	21.19	18	Polzela-Braslovče	6.14	9.33	12.48	14.21	18.10	21.20
5.25		8.28	11.06	13.16	16.41	21.28	24	Šmartno ob Paki	6.05	9.24	12.39	14.12	18.00	21.06
5.29		8.32	11.11	13.20	16.46	21.32	27	Paška vas p.	6.00	9.19	12.34	14.07	17.54	21.01
5.48		8.47	11.26	13.35	17.01	21.47	34	Šoštanj-Topolšica	5.47	9.06	12.21	13.54	17.40	20.48
5.53		8.52	11.32	13.40	17.06	21.52	37	Pesje p.	5.41	9.00	12.15	13.48	17.34	20.42
5.56		8.55	11.35	13.43	17.10	21.55	38	prih. odh. Velenje 2	5.38	8.57	12.12	13.45	17.30	20.39
6.00	5.50	9.05	—	13.49	17.20	—	—	odh. prih.	—	8.51	—	13.38	17.15	20.34
6.05	5.58	9.10	—	13.54	17.25	—	41	Selo p.	—	8.46	—	13.33	17.10	20.30
6.13	6.08	9.18	—	14.0	17.33	—	45	Paka p.	—	8.39	—	13.26	17.03	20.23
6.29	6.34	9.33	—	14.15	17.48	—	52	Gornji Dolič	—	8.29	—	13.16	16.53	20.17
6.37	6.52	9.41	—	14.22	17.56	—	56	Mislinja	—	8.19	—	13.06	16.43	20.08
6.43	7.06	9.48	—	14.29	18.03	—	61	Dovže	M 9137	8.09	—	12.56	16.33	19.58
6.49	7.18	9.56	—	14.37	18.11	—	66	Turiška vas	2-3	8.01	—	12.48	16.25	19.50
6.53	7.25	10.00	—	14.41	18.15	—	69	Šmartno pri Sl. gr. p.	—	7.55	—	12.42	16.19	19.44
6.57	8.16	10.05	—	14.46	18.20	—	71	Slovenjgradec	21.15	7.50	—	12.37	16.14	19.39
7.00	8.22	10.08	—	14.49	18.23	—	73	Slovenjgradec mesto	21.10	7.46	—	12.33	16.10	19.35
7.06	8.34	10.16	—	14.57	18.31	—	76	Sv. Jedert	20.59	7.38	—	12.24	16.01	19.26
7.11	8.43	10.21	—	15.02	18.36	—	79	Št. Janž pri Dravogr.	20.50	7.31	—	12.17	15.54	19.20
7.14	9.02	10.25	—	15.06	18.40	—	81	Otiški vrh	20.43	7.28	—	12.14	15.50	19.17
7.17	9.08	10.29	—	15.10	18.44	—	82	prih. Dravograd-Meža 2 odh.	20.37	7.24	—	12.10	15.45	19.12
—	—	10.57	—	—	19.15	—	—	odh. *Dravograd-Meža* prih.	20.08	7.19	—	—	10.45	—
6.12	9.00	11.14	—	17.22	19.40	—	9	*Lavamünd*	19.39	7.01	8.44	11.08	14.43	—
7.13	9.55	14.34	—	18.19	20.34	—	38	prih. *Wolfsberg* odh.	18.45	6.05	7.50	10.00	13.45	—

¹ Vlaka štev. 9122 in 9121 vozita ob nedeljah in praznikih od 15. V. do 10. IX. 1939.

Pred vsakim potovanjem: PUTNIK, Celje - Telefon 119 - Urad. potov. pisarna in menjalnica

Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1938 (SI_MV/fototeka).

Na voznem redu iz leta 1954 vidimo, da je potovanje v petdesetih letih še vedno trajalo okoli 3 ure. Skupaj so vozili štirje vlaki dnevno v smeri Celje–Dravograd in trije vlaki dnevno v smeri Dravograd–Celje, torej sedem vlakov dnevno v obe smeri.



13. Celje — Velenje — Dravograd

P+ 7512 2-3	P 7562 3	P 7514 2-3	P 7516 2-3	P 7518 2-3	P 7522 2-3	km	Postaje	P 7513 2-3	P ✕ 7547 3	P 7515 2-3	P 7563 3	P 7517 2-3	P 7519 2-3	P+ 7521 2-3
4.30	—	7.30	13.13	16.40	21.12	—	odh. Celje 2 prih.	5.37	7.26	10.16	—	14.40	19.25	22.15
4.42	—	7.42	13.25	16.52	21.24	7	Petrovče	5.27	7.12	10.06	—	14.30	19.15	22.05
4.47	—	7.47	13.30	16.57	21.29	9	Žalec	5.22	7.05	10.01	—	14.25	19.10	22.00
4.55	—	7.56	13.38	17.05	21.37	14	Šentpeter ob Sav.	5.14	6.54	9.54	—	14.18	19.02	21.53
5.07	—	8.04	13.46	17.13	21.45	18	Polzela	5.06	6.43	9.47	—	14.11	18.54	21.46
5.18	—	8.16	14.02	17.24	21.56	24	Šmartno ob Paki	4.56	6.30	9.37	—	14.01	18.44	21.32
5.23	—	8.21	14.07	17.29	22.01	26	Paška vas	4.51	6.24	9.32	—	13.56	18.39	21.27
5.38	—	8.37	14.22	17.44	22.16	33	Šoštanj	4.36	6.02	9.17	—	13.41	18.23	21.12
5.45	—	8.44	14.29	17.51	22.23	36	Pesje	4.29	5.53	9.10	—	13.34	18.15	21.05
5.50	—	8.49	14.34	17.56	22.28	38	prih. odh. Velenje	4.24	5.46	9.05	—	13.29	18.10	21.00
—	5.16	8.57	—	18.04	—	—	odh. prih.	—	—	8.55	15.14	—	18.07	—
—	5.24	9.03	—	18.10	—	41	Selo	—	—	8.49		—	17.54	—
—	5.34	9.10	—	18.17	—	44	Paka	—	—	8.43		—	17.48	—
—	5.58	9.26	—	18.33	—	49	Gornji Dolič	—	—	8.33	14.46	—	17.38	—
—	6.17	9.36	—	18.43	—	52	Mislinja	—	—	8.23	14.23	—	17.28	—
P	6.31	9.44	P	18.51	—	56	Dovže	—	—	8.12	13.54	P	17.17	—
7523	6.42	9.52	7524	18.59	—	60	Turiška vas	—	—	8.02	13.34	7523	17.07	—
2-3	6.49	9.57	2-3	19.04	—	62	Šmartno p. Slovenj.	—	—	7.55	13.27	3	17.01	—
5.09	7.53	10.03	14.42	19.49	—	64	Slovenj Gradec	—	—	7.52	13.17	17.51	16.56	—
5.13	7.59	10.07	14.46	19.13	—	65	Slovenj Gradec m.	—	—	7.48	—	13.47	16.51	—
5.22	8.11	10.16	14.55	19.22	—	69	Sv. Jedert	—	—	7.37	—	13.36	16.40	—
5.28	8.19	10.22	15.01	19.28	—	71	Šentjanž	—	—	7.31	—	13.30	16.34	—
5.32	8.40	10.26	15.05	19.32	—	73	Otiški vrh	—	—	7.27	—	13.26	16.30	—
5.37	8.46	10.31	15.10	19.37	—	75	prih. Dravograd 21 odh.	—	—	7.21	—	13.20	16.24	—
5.45	—	11.10	15.19	20.43	—	—	odh. *Dravograd* 21 prih.	—	—	7.07	—	11.04	16.14	
7.26	—	12.45	17.04	22.23	—	65	prih. *Maribor* 21 odh.	—	—	5.20	—	9.22	14.25	

Od 15. V. do 10. IX. 1954 vozijo vlaki št. 7512, 7514, 7516, 7518, 7522, 7523, 7524 ob nedeljah in praznikih od 15. V. do 10. IX. 1954 vozijo vlaki št. 7521, 7519, 7517, 7563, 7515, 7547, 7513

Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1954 (Grabner, 1999, str. 13).

Razdaljo med Celjem in Velenjem, ki znaša okoli 38 kilometrov je vlak prevozil v okoli 70 do 80 minutah, razdaljo med Velenjem in Dravogradom pa v okoli 95 do 110 minutah.

Promet na železniški progi Velenje–Dravograd

V času Avstro-Ogrske (do leta 1918) je bila proga sestavni del relacije Zeltweg–Wolfsberg– Dravograd–Velenje–Celje. Vozili so direktni vlaki Zeltweg–Celje (v smeri Celja dva, drugi z daljšim postankom v Wolfsbergu, nazaj pa dva). Poleg tega pa še dva Wolfsberg–Celje (nazaj en) in lokalni Dravograd–Mislinja in nazaj.

V času Kraljevine Jugoslavije je med Dravogradom in Velenjem vozilo pet parov vlakov, med vojno pa štirje z enim dodatnim Slovenj Gradec–Dravograd–Slovenj Gradec. Leta 1954 se ponudba zmanjša na tri vlake Velenje–Dravograd z dvema dodatnima lokalnima Slovenj Gradec–Dravograd in dvema direktnima Dravograd–Velenje in enim deljenim Dravograd–Slovenj Gradec in Slovenj Gradec–Velenje.

Postaja/leto	**1965**	**1966**	**1968 ***
Velenje *	237.816	206.840	117.031
Mislinja	38.171	37.147	9.898
Slovenj Gradec	90.876	87.037	17.208
Dravograd *	159.528	130.877	55.938
Skupaj	**506.391**	**461.901**	**205.075**

**Velenje in Dravograd sta bili postaji z dvema železniškima progama, zato se podatki nanašajo na obe progi, podatki za leto 1968 pa so samo za obdobje 1. 1. 1968 do 30. 6. 1968. 1. 7. 1968 je bila mislinjska proga ukinjena.*

Število prodanih vozovnic po postajah (Grabner, 1999, str. 68).

Tovorni promet je imel velik pomen. V času Avstro-Ogrske so vozili veliko lesa, premoga iz Velenja, cinkovega koncentrata iz rudnikov v Rožu in Rablju do celjske cinkarne, surovine za rafinerijo mineralnih olj in tovarno barvil Goll v Dravogradu ter surove kože za usnjarno v Šoštanju. Večina teh tokov se je leta 1918 prekinila. Po večini je ostal les, gradbeni material, nekaj premoga, preskrba živilskih trgovin in tolčenec iz kamnoloma Zgornji Dolič, ki je bil v lasti železnice.

Iz tabele je razvidno, da je število vozovnic v zadnjih letih mislinjske proge upadalo. V tabeli smo zajeli postaje z največ potniki. Za leto 1968 so zajeti podatki za polovico leta. Na vseh postajah, razen v Velenju, je število potnikov v primerjavi z letom 1965 upadlo. V Mislinji za 50 %, v Slovenj Gradcu za več kot 60 %, v Dravogradu pa za okoli 30 %. Pri Dravogradu je potrebno upoštevati, da so v podatkih zajeti tudi podatki za Koroško progo Prevalje–Maribor, pri Velenju pa tudi podatki za savinjsko progo Celje–Velenje. Edina postaja, na kateri število potnikov ni upadalo, je Velenje. Iz Velenja do Celja poteka še Savinjska železnica, ki je imela dovolj potnikov. Skupno število vozovnic na vseh postajah je upadlo za okoli 100 tisoč (za leto 1968 upoštevamo dvakratnik skupnega števila, saj je bila mislinjska proga ukinjena 1. 7. 1968). Iz tabele je razvidno, da je število prodanih vozovnic med letoma 1965 in 1968 upadalo.

Štrekna

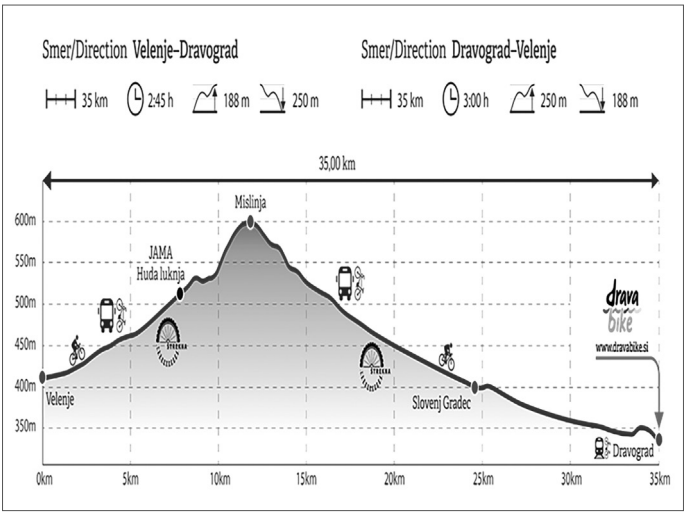
Štrekna je kolesarska pot, speljana po opuščeni trasi nekdanje železniške proge, ki je povezovala Velenje z Dravogradom. Ime kolesarske poti izhaja iz dejstva, da je kolesarska pot speljana po opuščeni železnici oziroma t. i. »štrekni«. Gre za eno infrastrukturno najbolje urejenih tovrstnih kolesarskih poti v Sloveniji s slikovito panoramo Pohorja in Uršlje gore ter doživetjem ob vožnji skozi sotesko Huda luknja.

Štrekna, kot se imenuje kolesarska pot po dolini reke Mislinje in soteski reke Pake, velja za eno najboljših kolesarskih poti v Sloveniji. Ker teče po trasi nekdanje železnice, na njej ni večjih vzponov, nekdanji železniški utrip pa boste se občutili

med vožnjo skozi predora (luči se prižigajo na senzor), čez most v Slovenj Gradcu in čez kamniti viadukt v Gornjem Doliču.[29]

V celotni dolžini med Velenjem in Dravogradom meri kolesarska pot okoli 35 kilometrov. V Velenju se pot začne na 411 metrov nadmorske višine, v Mislinji na najvišji točki doseže kar 590 metrov, nakar se polagoma spušča do Dravograda vse do 341 metrov.

Ob poti se danes lahko vidijo železniški most v Slovenj Gradcu, nekdanji predori med Mislinjo in Velenjem, viadukt v Gornjem Doliču ter nekaj novih kolesarskih nadvozov in mostov. Pot poteka tudi skozi srednjeveško mestno jedro Slovenj Gradca.

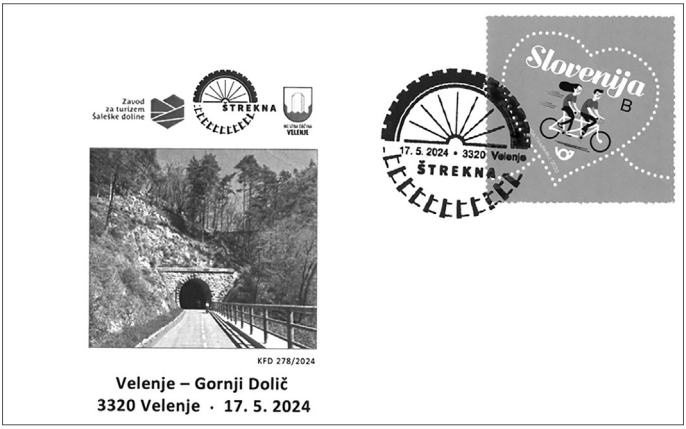


Grafična shema kolesarske poti Štrekna.

Štrekna bus je avtobusna linija javnega potniškega prometa Velenje–Mislinja–Slovenj Gradec–Dravograd–Labot/Lavamünd, ki omogoča tudi prevoz koles. Štrekna bus vozi od Velenja do avstrijskega mesta Labot (Lavamund). V projektu

[29] Demšar, Kolesarska avtocesta po dolini Mislinje: Štrekna Družinski kolesarski vodnik.

Štrekna bus sodelujejo državna in zasebna podjetja iz Slovenije in Avstrije.



Spominska kuverta ob odprtju kolesarske poti Štrekna.

Dodatna turistična ponudba ob Štrekni

Kolesarska pot Štrekna na trasi Velenje–Dravograd nudi tudi druge možnosti drugih oblik turizma in rekreacije. Preverili smo ponudbo in pripravili nabor aktivnosti, ki jih lahko kolesar opravi, če se odloči, da bo v Šaleški ali Mislinjski dolini preživljal nekajdnevni aktivni dopust.

V **Velenju** lahko poleg obiska Pikinega festivala, ki poteka v začetku septembra, poleti človek obišče Visto in se kopa v Velenjskem jezeru. V zadnjem času so zelo popularni tudi koncerti na prostem, ki privabijo veliko ljudi. Če kolesarja zanima kulturna dediščina, si lahko ogleda Muzej Velenje ali Muzej premogovništva Slovenije. V okolici Velenja je tudi nekaj znanih turističnih kmetij, med njimi je za izpostaviti: turistično kmetijo Apat v Gaberkah, turistično Kmetijo Karničnik v Hrastovcu, turistično kmetijo Tuševo v Hrastovcu, izletniško kmetijo Lamperček v Črnovi ali ekološko kmetijo Kozman v Podkraju. Za tiste z več adrenalina se priporoča ogled Hude luknje, ki ga za manjše skupine organizira Koroško-šaleški jamarski klub

Speleos – Siga. Na bližnjih hribih Vodemla in Skalni vrh se lahko poda po novih urejenih enoslednicah različnih kategorij (enoslednica ali proga za spust z gorskim kolesom). Za prenočevanje v Velenju se predlaga kamp Velenje ob Velenjskem jezeru ali kolesarjem prijazno prenočišče Mraz.

DOLŽINE PREDOROV NA ŠTREKNI
LENGTH OF THE TUNNELS ALONG THE ŠTREKNA ROUTE

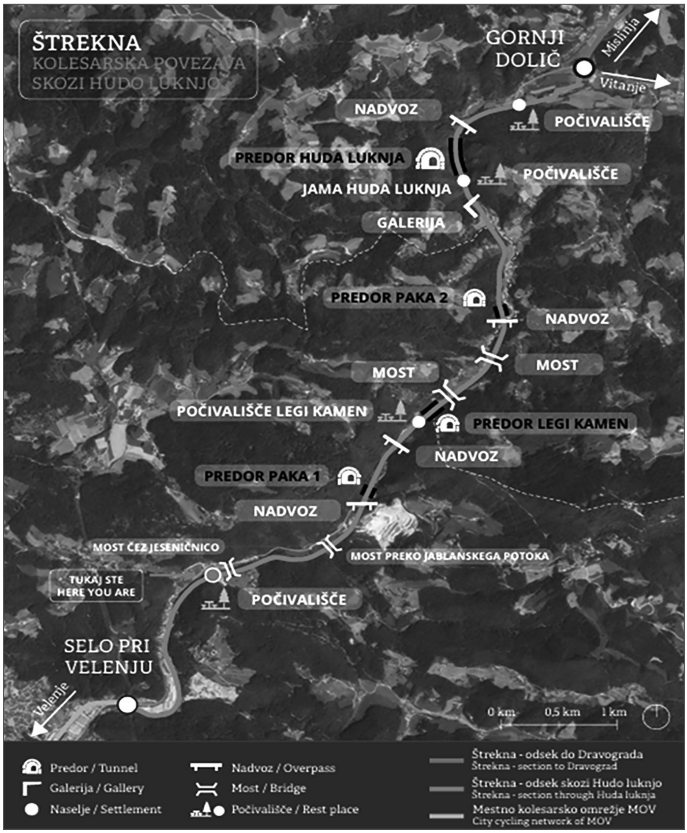
ime name	leto year	dolžina lenght
PAKA 1	1899**	67,74 m
PAKA 2	1899**	74,78 m
LEGI KAMEN	2023	105,00 m
HUDA LUKNJA	1899**	421,70 m
GORNJI DOLIČ	1899*	140,43 m
MISLINJA	1899*	152,00 m
SKUPAJ		**961,65 m**

* prenovljen/renovated in 2007-2013
* * prenovljen/renovated in 2023

Dolžine predorov na Štrekni (Žan Rovšnik, 2024).

V **Mislinji** se predlaga ogled skakalnega centra, ki je eden bolje urejenih v Sloveniji. Ob tem si lahko kolesarji ogledajo še rojstno hišo znanega koroškega slikarja Jožeta Tisnikarja. Za tiste bolj lačne pa se priporoča turistične kmetije v okolici, in sicer: Gorski kmetiji Lekšun in Lemež v osrčju pohorskih gozdov, za smučarske navdušence pa priporočamo Grmovškov dom ali pa Lukov dom na Kopah, od koder se je mogoče odpraviti na daljše pohode. Zanimiva je tudi picerija Vagon na nekdanji železniški postaji v Mislinji.

V **Slovenj Gradcu** se priporoča obisk starega mestnega jedra z gradom, ki je mestu tudi dal ime. Tistim, ki jih zanima kultura, se priporoča obisk Koroške galerije likovnih umetnosti ali Pokrajinskega muzeja Slovenj Gradec. V okolici mesta pripočamo še ogled Legna z arheološkimi ostanki. Za lačne se priporoča obisk kakšne turistične kmetije, med njimi izpostavljamo: turistično kmetijo Klevž na Legnu, avtentično turistično kmetijo Samec v Selah ali pa ekološko kmetijo Lešnik nad Šmartnim pri Slovenj Gradcu. S kolesom se je možno odpraviti tudi na bližnje Kope ali Uršljo goro.



Infomativna tabla na odseku Velenje–Gornji Dolič (Žan Rovšnik, 2024).

V zimskem času je po zgledu velenjske Viste na kolesarski poti Štrekna možno narediti progo za tek na smučeh. Ob večji količini snega je možno tek opraviti tudi na progi, še posebej na trasi med Mislinjo in Slovenj Gradcem, ki je povsem ravninska. Ob težavah s snegom ali visokimi temperaturami bi tek lahko to izpeljali s posebnimi rolkami in začeli tekme svetovnega pokala na rolkah.

Podatki o uporabnikih kolesarske poti Štrekna

S pomočjo podatkov, ki smo jih pridobili na Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo, smo analizirali podatke za leto 2024, ko je bila kolesarska pot dokončana in maja tudi uradno odprta. Podatki zajemajo vse kolesarje (zajeti sta obe smeri, to je Velenje–Mislinja in Mislinja–Velenje) na številnem mestu Huda luknja. V času od januarja do novembra 2024 je kolesarsko pot prevozilo skupaj 94.842 kolesarjev. Če podatke razdelimo v tri trimesečja, dobimo naslednjo porazdelitev (DRSI, 2024):

2024	Februar –April	Maj –Julij	Avgust –Oktober
Število koles	9.488	45.726	39.628
Odstotek	10 %	48,21 %	41,78 %
Obdobje	pomlad	poletje	jesen

Največja frekvenca kolesarjev je bila poleti in jeseni, saj so bili takrat tudi najboljši pogoji za kolesarjenje (primerne temperature, počitnice). V pomladnih mesecih proga še ni bila dokončana, je pa vseeno že omogočala kolesarjenje, zato je odstotek relativno visok. Zaradi zelene zime v začetku leta 2024 je bilo število kolesarjev nadpovprečno visoko. Pravi razcvet kolesarjenja pa je bil v poletnem in jesenskem obdobju, ko je dobra promocija nove kolesarske poti Štrekna privabila veliko kolesarjev iz vse Slovenije in tudi tujine. Deleža sta tako pričakovano zelo visoka, glavnina kolesarjev pa je bila v poletnem obdobju, v času med majem in julijem, ko se je proga tudi odprla.

Glede na podatke je za pričakovati rast tudi v letu 2025, verjetno pa bodo deleži po obdobjih nekoliko drugačni, saj bo proga odprta vse leto in bo tudi v zimskem in pomladnem obdobju omogočila kolesarjenje na trasi Velenje–Mislinja in Mislinja–Velenje. Pri podatkih je potrebno upoštevati, da je dejansko število uporabnikov nekoliko manjše, saj veliko kolesarjev kolesari v obe smeri. Gre za kolesarje, ki pridejo s svojimi kolesi in se potem vrnejo na izhodiščno točko.

Povzetek

V prispevku je predstavljena nekdanja železniška proga Velenje–Dravograd, ki je delovala med letoma 1899 in 1968. Ker je bila maja 2024 na trasi te proge odprta kolesarska pot Štrekna, smo se navezali na pomen omenjene trase v prometu nekoč in danes. Ugotovili smo, da je bila mislinjska proga pomembna prometna povezava Šaleške in Mislinjske doline ter slovenskega dela Koroške. Gradnja te železniške proge, ki je bila speljana skozi sotesko Huda luknja, je bila velik izziv in je zahtevala tudi veliko prizadevanj naših šaleških rojakov. Večina prometa je potekala s parnimi lokomotivami, sredi šestdesetih let 20. stoletja pa so v potniškem prometu začeli uporabljati tudi dizelske vlake. Kolesarska pot Štrekna poteka po nekdanji železniški progi. Nudi odlične možnosti za razvoj turizma, saj je že v prvem koledarskem letu delovanja privabila skoraj 100 tisoč kolesarjev, kar predstavlja velik turistični potencial tako v Šaleški kot tudi Mislinjski dolini.





Zapuščena trasa železniške proge Velenje–Dravograd (vzeto iz proste domene).



Kolesarska steza Štrekna Velenje–Gornji Dolič, odprta leta 2024 (vzeto iz proste domene).

Odstranjevanje tirov proge Velenje–Dravograd leta 1970 (Koroški pokrajinski muzej).

Arhivski viri

- DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo.
- KPM – Koroški pokrajinski muzej Slovenj Gradec.
- MV – Muzej Velenje.

Literatura

- Bogič, Mladen. Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici. V: Tiri in čas, št. 10, Ljubljana, 1998.
- Cvirn, Janez in Studen, Andrej. Ko vihar dirjajo hlaponi. Ljubljana: Slovenske železnice, 2001.
- Grabner, Valerija, Rustja, Karol in Simoniti, Jurij. Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve. Slovenj Gradec: Koroški pokrajinski muzej, 1999.
- Kljajič, Damijan in Medved, Mateja. Vozil me je vlak, Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd. Velenje: Muzej Velenje, 2019.
- Mlinar, Franc, Kljajič, Damijan in Verbič, Franc. Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje. Velenje: Muzej Velenje, 2011.
- Nova proga: revija Slovenskih železnic, posebna izdaja. Ljubljana, 2024.
- Panker, Andrej. Med vizijo in realnostjo – pregled razvoja železnic na Slovenskem. V: Urbani izziv, posebna izdaja, 2016.
- Ponikvar, Klemen. Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021. Rakek, 2021.
- Regionalna razvojna agencija za Koroško (Rupreht, Aleš). Poročilo o izvajanju storitve Štrekna bus v letu 2023. Dravograd, 2023.
- Resnik, Jože in Štepic, Štefan. Proga Celje–Velenje–Dravograd, Ljubljana: Železniški muzej Ljubljana, 1991.

- Slovar slovenskega knjižnega jezika. Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1998.
- Sore, Anton. Železniška proga Celje–Velenje–Dravograd. V: Šaleški razgledi 12, Kulturni center Ivana Napotnika, Velenje, 1996.

Elektronski viri

- Podatki o številu turistov v občini Mislinja, https.//www.stat.si, pridobljeno 15. 2. 2025.
- Podatki o številu turistov v Šaleški dolini, https://www.velenjcan.si/druzba/rekordno-turisticno-leto-2024-v-saleski-dolini, pridobljeno 15. 2. 2025.
- Shema kolesarske poti, https://strekna.si/#strekna, dostopno 5. 12. 2024.
- Spominska kuverta Štrekna, https://e-koroska.si/strekna-nekdaj-zelezniska-proga-danes-pa-kolesarska-pot/, dostopno 5. 12. 2024.
- Trasa železniške proge Celje–Velenje, https://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-proge-celje-velenje, dostopno 5. 12. 2024.