

SAVINJSKA ŽELEZNICA

JOŽE JENKO

Trgovinsko ministrstvo na Dunaju je že l. 1864 spoznalo za pravilno, da se mora obstoječe avstrijsko železniško omrežje popolniti v vsej državi in zgraditi posamezne proge po načrtanem planu. Zakaj le tako je bilo mogoče doseči gospodarske uspehe, saj so bile železnice med iznajdbami tedanjega časa ena najbolj važnih gospodarskih panog. To so nam dokazale življenjske razmere v tistih pokrajinah, v katerih so železniške proge že obstajale. Prav posebno ugodno so se razvijali in rasli premogovniki in železarne, ki pospešujejo razvoj drugih gospodarstev. Medtem ko si lahko opazil velik napredek tam, kjer so proge že obstajale, pa je v eksploataciji rudnikov-premogokopov nastala že pred leti stagnacija, ki je neugodno vplivala na življenjsko raven prizadetih pokrajin. Vzrok temu je bilo pomanjkanje železniških zvez, ki pripravljajo, ustvarjajo in dvigajo življenjski standard z dovozom premoga in drugega blaga. Kjer novih prometnih zvez ni, ni povpraševanja po raznih izdelkih. Gradnje novih prog dajejo impulz železni industriji z dovozom surovin, posebno pa premoga. Po industrijskih izdelkih nastaja živahno povpraševanje. Naraščajočo krizo more rešiti le izgradnja novih železniških komunikacij, če hočemo pospešiti zaostalost domačih krajev nasproti tuji konkurenci. Obstoječe redke proge ne zadostujejo ter tudi ne ustrezajo. Posamezni kraji in tudi nekatere pokrajine hlepijo po njih, ker hočejo ohraniti že obstoječo industrijo in rudnike, v katerih vidijo svojo rešitev.¹

INAČICE TEKMUJEJO MED SEBOJ

Ni dvoma, da je bila železniška proga po Labotski dolini, Mislinjsko-Slovenjegraški kotlini, Velenjsko-Saleško-Šoštanjski kotlini ter po Savinjski dolini državi in špekulantom zelo mikavna in vabljiva. Zveza v Knittelfeldu ali Judenburgu na že obstoječo oz. delno se še gradečo Rudolfovo železnico ter transverzalo med srednjo in južno Štajersko preko Koroške je bila že dokaj zgodaj na programu. Čeprav severni del te trase na levem bregu Drave, tj. Dravograda proti Knittelfeldu v 6. deceniju 1856 ni še bil na vrsti, je centralni komite na Dunaju skupno s podružniškim odborom v Celovcu, ki sta se potegovala za predkoncesijo koroške proge: Maribor—Celovec—Beljak, vložil prošnjo za izgradnjo proge s priključ-

kom v Celju, torej skozi Savinjsko dolino in ne več ob Dravi od Dravograda do Maribora. Toda te vloge resorno ministrstvo ni upoštevalo in 24. oktobra 1856 je bila podeljena celovškemu deželnemu odboru koncesija z odločbo, da se priključi koroška proga na dvotirno magistralo v Mariboru. Povsem razumljivo je, da bi bilo podaljšanje proge od Dravograda do Celja skozi Savinjsko dolino ugodnejše in cenejše, ker bi znašala pot na vsem poteku le 75 km, medtem ko znese ovinek preko Maribora 133 km, torej kar 58 km manj. Koroški centralni komite je pravilno kalkuliral, da bi se propadajoča železarska in plavžarska industrija opomogla s tem, da bi dobavila cenen premog iz prebogatga bazena v Šaleški kotlini ter okolici Zalca. Obenem pa bi se dvignili usnjarski in železo-obrtni obrati med Velenjem in Dravogradom in poživelo rentabilno izkoriščanje nepreglednih gozdnih površin na zahodu Pohorja.²

Komaj je od prvega poskusa preteklo dobrih 15 let, že so se oglasili kraji ob zahodnih štajerskih železnicah ter prosili, da bi se severne in južne štajerske pokrajine med seboj povezale in dobile gospodarske stike s hrvaškimi železnicami. Na ta način bi nastala najkrajša pot od Knittelfelda do Zaprešiča oziroma Zagreba preko Koroške mimo Weisskirchna, Obdacha, St. Leonarda, Wolfsberga, Labota in Dravograda v nadaljevanju preko Slovenj Gradca, Velenja, Vitanja, Slovenskih Konjic, Poljčan, Slatine, Krapine, Zaboka v Zaprešič. Obstajala je celo inačica, ki bi vodila od Slovenskih Konjic dalje prek Oplotnice in Slovenske Bistrice s priključkom na osnovno traso v Rogaški Slatini. Izgradnja te železnice je bila vezana na izredno privolitev in izrecen pogoji, da ogrska vlada dovoli prehod trase in priključek na hrvaške proge med Rogatcem in Krapino.³

Za progo Knittelfeld—Zaprešič se je oglašalo mnogo kompetentov. Bilo je tudi mnogo intenzivnega proučevanja. Še pred letom 1872 se je zanimal za priključek na Rudolfovo železnico eventualno tudi v Judenburgu neki slovenjegraški konzorcij. Toda nesrečni finančni polom spomladi 1873 je prekrizal račune. Vse ideje so se razblinile že iz vzroka, ker je vlada popolnoma popustila. Ko je bil izdelan nov zakon o izgradnji železniškega omrežja, se je oglasil nov konzorcij Henkla von Donnersmarcka v Wolfsbergu. Ta družba se je povezala s

štajerskim deželnim odborom, da bi izdelali nov detajlni načrt. Toda deželni odbor se ni mogel dovolj ogreti za predlagano idejo, ker teče trasa tudi po koroškem teritoriju. Končno naj bi odločala država sama. Ta pa se je zavzela za dovršitev proge Dravograd—Wolfsberg, ki je bila predana javnemu prometu dne 4. oktobra 1879. Ta del železnice sekundarnega značaja je gradila država na svoje stroške, dovolila največjo brzino 15 km/h in najmanjši radij 150 m.⁴ Toda glede na važnost proge v vojaškem interesu nastopa država kot posredovalka med obema sosednima deželnima odboroma. Ker sta obstajali že dve zvezi med Hrvaško in Štajersko tj. Zidani most—Zagreb in Pragersko—Velika Kaniža, so opustili prvotni načrt ter se zavzeli za zvezo v Judenburgu preko Zeltwega oziroma Knittelfelda do Celja. Za uresničenje te zamisli so se potegovali koncesionarji Windischgrätz in sodelavci, za progo Celje—Žalec—Zabukovica pa podjetnik Ahil Thomas, ki ga že poznamo iz zgodovine naših železnic. To novo zvezo je obravnaval dunajski parlament kot lokalno; vlada je zavzela negativno stališče ter se odločila za progo Wolfsberg—Dravograd, kakor smo že omenili.

Za nadaljevanje zveze od Wolfsberga proti severu ter razširjenje omrežja južno od Dravograda do Celja so se navduševale posamezne družbe, vendar je zamisel graditi jo kot glavno progo popolnoma zaspala. Tudi se je država protivila vmešavanju kate-re koli privatne stranke. Vlada je bila odločno proti izgradnji železnice prvega reda. Toda kljub temu se je potegoval konzorcij Henkel von Donnersmarck in tovariši za 50,5 km dolgo priključno progo Wolfsberg—Zeltweg. Od te trase je bilo 22,2 km na štajerski in 28,3 km na koroški strani. Podjetniki so zaprosili za podporo pri štajerskem deželnem odboru. Stroški so znašali ca. 2.960.000 goldinarjev, morda celo manj, pri ozkotirnici pa le 1.600.000 gold.⁵

Tudi mesto Celje je predložilo v novembru 1874 po svojem poslancu spomenico pri pristojnih oblasteh ter utemeljevalo nujnost gradnje savinjske proge. Ta naj bi bila tranzitna železnica z začetno točko v zahodni Češki, prešla bi gornje-avstrijske in štajerske železarske centre in vodila mimo Sv. Valentina. S povezavo Rudolfove železnice, ki je bila deloma že gotova, deloma pa še v gradnji, bi tekla po že znani poti in smeri do Celja z eventualnim nadaljevanjem na Hrvaško. V primerjavi s progo preko Dunaja, bi bila ta transversalka za 80 km krajša nasproti obstoječi

zvezi. O nerentabilnosti nove zveze ni pomislekov, saj bi se dotikala bogatih rudnikov, ki imajo na stotine jamskih mer. Jamska mera je površinska enota v rudarstvu. Obsega 25.088 dunajskih sežnjev, oblika je pravokotna. Spomenici so dodali kalkula-cijske račune, iz katerih je razvidno, da bi znašal čisti donos na južnem delu tj. na progi Dravograd—Celje skoraj dva milijona goldinarjev dobička. Železnica naj bi bila prehodna, gradi naj jo država. Ta vloga je imela toliko uspeha, da jo je vzela država v program bodočega železniškega omrežja.⁶

Za varianto z odcepom od osnovnega načrta Knittelfeld—Zaprešič pri Vitanju v smeri Celja se je interesiral belgijski konzorcij, katerega sta vodila podjetnika Noël in Courtois. Ta družba je zaprosila tudi že za predkoncesijo. Financirala pa bi podjetje mednarodna banka v Luksemburgu. Trgovinsko ministrstvo je dalo tudi drugim interesentom dovoljenje za tehnična uvodna dela na normalnotirni progi od deželne štajerske in ogrske meje v okolici Rogatca preko Slatine, Poljčan in Konjic do Spodnjega Dravograda z zvezo na obstoječo koroško železnico in z odcepom v eni točki projektirane proge pri Vitanju do Celja. Tako srečamo med podjetniki inž. H. Legrosa, doma iz Ormoža, P. Villersa, gen. direktorja luksemburških železnic, že zgoraj imenovana Noëla in Courtoisa ter K. Frakha, generalnega direktorja zahodnih ogrskih železnic. Dalje je bil delni interesent te proge tudi mariborski inženir Adam Wiesinger, ki je načrtoval normalnotirno progo Poljčane—Rog. Slatina.⁷

Že l. 1887 je projektiral 40 km dolgo lokalno železnico v trasi Celje—Savinjska dolina—Polzela—Šoštanj do šaleških rudnikov podjetnik Lapp iz Velenja. V šaleški kotlini so se odpirali mogočni premogovni skladi v toliki meri, da so računali na njihov prevoz z železnico med Celjem in Velenjem. Pravilno je bilo mnenje, da naj se produkcija premoga spravi čimprej na trg in bi bilo tako mogoče obrestovati investirani kapital. Šaleška premogovna družba ne bi mogla sama graditi lokalne železnice in kriti s svojimi dohodki izdatke v prvih letih obratovanja. Zato je prevladalo mnenje, da bi gradilj trenutno le ozkotirno železnico po dolini mimo gradu ali razvalin Helsenberga pri Studencih, mimo Sv. Egidija ter jo priključili cesti, ki vodi iz Črne v dolino Pirešice—Arje vasi ev. Žalca v Celje. Ta trasa bi v primerjavi z normalnotirno železnico skoraj 1/3 manj stala. Pri komaj 25 km proge bi bili pre-

voznih in vzdrževalnih stroški dokaj manjši. Res je, da ta projekt po navedenem jarku ne bi bil pripraven za gradnjo ene ali druge variante. Normalnotirna proga bi vozila le premog, ker ob poti ni večjih naselij ter ne bi bilo drugega prevoznega blaga. S tem pa je tudi rentabilnost ozkotirnice dvomljiva.

Povsem druga slika bi se pokazala, če bi se gradila lokalna proga od Celja po obljudeni in industrializirani Savinjski dolini in ob Paki preko Šoštanja do Velenja v dolžini 40 km. Vztrajati je bilo treba na izgradnji normalnotirne proge ter se boriti proti ozkotirnici. Kajti v priključni edinici Celje bi odpadlo zamudno in s stroški povezano prekladanje, čeprav je ta proga za 15 km daljša od prej navedene. Poleg tega bi se izpolnila dolgoletna želja zgraditi progo Celje—Dravograd—Wolfsberg—Zeltweg. Okrajji Celje, Šoštanj in Vransko so se obvezali prispevati denarne podpore in nuditi olajšave pri odkupu površin za železnico in njenih naprav. S povezavo teh krajev bi bila tujcem dana možnost obiskati najlepše kraje v Solčavi in njene vršace na Štajerskem. Obubožano ljudstvo bi si s tujskim prometom brezdvomno opomoglo.⁹

V prejšnjem odstavku smo ugotovili, da je celjska spomenica zadela v črno. Vlada je l. 1876 v okviru gradbenega programa dopolnila vrzeli v železniškem omrežju in predložila parlamentu med drugimi železnicami obravnavano progo Celje—Dravograd. Takoj so se povezali udeleženi okrajni zastopi, agilne občine, predstavniki podjetij, družb in industrij ter prosile poslansko zbornico, naj bi se trasa obstoječega projekta savinjske proge med začetno točko Celje in Kazazami neposredno pri Letušu preložila na desni breg Savinje. To je bilo nujno, ker je obstajalo že dokaj inачič ter je bilo spričo tega treba opozoriti deželni odbor, da more v splošno gospodarsko korist služiti le proga po gornji Savinjski in Šaleški dolini. V tem smislu je sestavil okrajni zastop Vransko v sporazumu z drugimi prizadetimi interesi obširno in utemeljeno spomenico. Opozoril je naslovljenca na bogato zalogo premoga, ki jo je ugotovil tedanji posestnik rudnika, dunajski podjetnik Mages že leto poprej (1875). Neizčrpne zaklade bi uporabljala cinkarna in cinkov rudnik v Šoštanju in cinkarna v Celju; istočasno pa bi krili potrebe železarske in rudniške industrije na Koroškem, ki bi pomagala Spodnji Štajerski s surovinami, zlasti rudnik v Rablju. Poleg lokalnih in okoliških prevozov bi se nabrali transporti iz daljnih krajev za tranzitni

promet v izmenjavi med južnimi in severnimi avstrijskimi pokrajinami preko Tuhinjske doline s Trstom. Po vladnem projektu bi tekla savinjska železnica po črti Celje—Lava—Žalec—Polzela, medtem ko je bil predlog vranskega okraja oziroma zastopa, da se proga odcepi jugozahodno od Kazaz, nadaljuje pot preko Griž—Dolenje vasi do Letuša, kjer pride zopet na levi breg Savinje. Od tod dalje pa bi veljala zopet vladna smer. Na to linijo sta povezani dve stranski dolini tj. od Kazaz do Liboj in od Griž do Zabukovice. Tako je v eni in drugi dolini več jamskih mer, tovarn, žag, mlinov, opekarn in apnenic. Samo v revirju Zabukovica je do 6 rogov in jam ter več raznih industrijskih etabli-smajev. Okolico obogatuje tudi premogovnik Podkamnik, ki ga cenijo s 27 jamskimi merami in premogovnik v Kaplji vasi; znana je predilnica v Preboldu, rudnik železa v Prihovi ter trgi Vransko, Braslovče, Letuš in Mozirje, okrog katerih se razvija bogata lesna industrija. Vsa ta naselja željno pričakujejo novo prometno sredstvo ter si obetajo bogate uspehe. Železnica bo zmanjšala medsebojno oddaljenost. Z množičnim prevozom se bo prevoznina znižala, kar bo ugodno vplivalo na blagovne cene. Tovornina—prevoznina ene tone premoga iz Zabukovice do Celja po cesti znaša 1,80 gold., kar pomeni 80% vrednosti kuriva v jami. V nadaljnjih izvajanjih oporeka spremnica vladne trditve, ki ne ustrezajo dejstvu. Če bi se gradila železnica na levem bregu Savinje, bi morali voziti blago iz Liboj v 10 km oddaljeno postajo Žalec, iz Zabukovice pa 8 km z vzponom do imenovane edinice. Prosilec spodbija razne vladne neresne trditve, češ da sta s predlagano traso oškodovana svinčeni rudnik Lopata in ležišče železnega kršča v občini Železno, ki sta že nad 60 let opuščena.¹⁰

Vloga okrajnega zastopa v Vranskem ni imela uspeha, čeprav so bile utemeljitve za preložitev proge gospodarsko podprte. Varianta bi bila le za 3 km daljša. Pač pa bi morali zgraditi še dva mosta preko Savinje s 350.000 gold. izdatkov. Poslanska zbornica ni odobrila dne 25. februarja 1876, da bi se savinjska proga sprejela v gradbeni program. Pač pa je bila dana državna garancija za izgradnjo proge Dravograd—Wolfsberg, ki je stekla tri leta pozneje.¹¹

V tej dobi gospodarskega boja (1858—1889) na slovenskem ozemlju Štajerske moramo poudariti delovanje Mihaela Vošnjaka, ki je delal na gospodarskem in političnem polju za blaginjo svojega naroda. Doba 20 let ni bila brez pomena za njegovo

poznejše politično delovanje. M. Vošnjak je dovršil tehniko, služboval na raznih mestih in upravljal kot železniški uradnik tehnično-prometno službo. Kot mladega tehnika ga srečamo pri gradnji odseka glavne proge Logatec—Postojna s sedežem na Rakeku. Ko je bila železna cesta do Trsta že gotova, so ga premestili na Tirolsko, kjer so mu poverili na postaji Wörgl dirigiranje in prevoz vojaških čet na severno italijansko mejo. Po letu 1859 so mu zaupali odgovorno mesto na Nabrežini. Po otvoritvi zasavske železnice je služboval v Zidanem mostu, kmalu nato pa je že bil na Pragerskem šef postaje ter vodil l. 1866 prevoz ogrskih vojaških divizij na zahodno avstrijsko mejo. Z izredno spretnostjo in točnostjo je izpolnjeval poverjene mu naloge. Zato ga je južna železnica poslala v Pariz na razstavo, da bi študiral napredek železniških naprav po svetu in o tem poročal. Tudi v Mürrzuschlagu in v Zagrebu je služboval na vodilnih mestih. Toda spričo sodelovanja med Hrvati in Slovenci v narodnem oziru je moral zapustiti Zagreb. Premestili so ga k obratnemu inšpektoratu na Dunaj, Trst in Gradec, ko je moral zaradi bolezni zapustiti službo. Naselil se je za stalno od l. 1879 dalje v Celju. Tu se je zanimal za narodno gospodarstvo. Najidealnejši cilj mu je bil doseči izgradnjo savinjske železnice. Dosleden v boju za postavljeno nalogo je že kot mlad tehnik pod nadzorstvom generalnega inšpektorja Klemensiewicza sestavil načrt za železnico iz Celja po savinjski dolini preko Šoštanja in Velenja na Koroško, ki pa ni bil realiziran. Po naročilu dunajskega ravnateljstva južne železnice je proučeval traso Celje—Dravograd. To zamisel je utemeljeval v obširnem poročilu. Toda železniški odsek državnega parlamenta je ca. 75 kilometrov dolgo progo odklonil ter soglašal le z graditvijo proge po Labotski dolini. Tako stališče parlamenta pa Vošnjaka ni razorožilo. V letu 1882 je povabil v Šoštanj gospodarstvenike, da bi se posvetovali o gradnji savinjske proge ter obenem zainteresirali južno železnico za ta projekt. Ta družba se je zanimala še za njeno rentabilnost, toda razmere niso dopuščale, da bi to zvezo tudi gradila.¹²

Za podaljšanje proge na južnem delu Štajerske od Velenja—Šoštanja v Celje sta se zavzela podjetnika Danijel pl. Lapp in Edvard Klemensiewicz ter zaprosila pri deželnem odboru v Gradcu dne 10. januarja 1888 za dovoljenje gradnje in obratovanja na normalnotirni progi Celje—Šoštanj—Velenje z dovlačilnico k premogovniku v

Škalah v dolžini ca. 40 km. Obenem sta sestavila prošnjo za subvencijo v znesku 170.000 goldinarjev iz državne blagajne. Obvezala sta se vrniti posojilo v 10-letnih obrokih in začeti z gradnjo takoj. Proga mora biti pa v dveh letih predana javnemu prometu. Načrte mora pregledati in odobriti generalna inšpekcija avstrijskih železnic. Gradbeni stroški so dosegli vsoto 2.800.000 gold., torej vsak kilometer proge 70.000 enot brez interkalarnega obrestovanja in brez stroškov za nabavo gradbenega kapitala.

Koncesija je bila podeljena imenovanima podjetnikoma dne 21. novembra 1889. Proga sta začela graditi v km 30,6/8 v Hudi luknji med Šoštanjem in Gorenjami, kjer je bila trasa najtežja in je bilo treba zvrzati edini predor na tem delu proge. Tudi za nadaljevanje gradnje v severnem delu prehodne železnice tj. Zeltweg—Wolfsberg se je deželni zbor interesiral ter na podlagi prošnje udeležencev sklenil 12. januarja 1886, da prevzame za največ 250.000 gold. osnovnih glavninskih akcij. Poleg tega se je obvezal prevzeti za 125.000 gold. prioritetnih in za enako vsoto teh v glavninskih osnovnih akcijah, če bi bile izdane prioritetne. Prvotno določena gradbena vsota ca. tri milijone gold., kar ustreza 60.000 denarnih enot za posamezni km, se je morala spričo zahtev v izgradnji in opremi proge zvišati za pol milijona. Pri tem se je obvezalo trgovinsko ministrstvo za izdatno državno pomoč.

Predvideli so, da bodo znašali letni lokalni dohodki 140.000 gold. in v tranzitu 110.000; skupno torej 250.000 ali ca. 4000 na kilometer. Na podlagi take kalkulacije so računali po odbitku obratnih in drugih stroškov ca. 150.000 čistega dobička. Na ta način bi bil investicijski kapital krit po 4%. Čeprav je bila takale kalkulacija preoptimistična, vendar je bila upravičena v zvezi z gospodarskim napredkom tega dela Štajerske.

Na ponovno vlogo in prošnjo grofa Henkla ter sodelavcev je bila dne 21. januarja 1887 že izdana odločitev deželnega odbora spremenjena, da je bil prevzem samih osnovnih akcij v znesku 150.000 gold. pod določenimi spremenjenimi pogoji z jamčen. Pri tem pa je trgovinski minister dne 3. decembra 1887 dano garancijsko izjavo preklical oziroma odklonil in se odločil pri nabavi gradbenega kapitala s prevzemom glavninskih akcij za 50.000 do 60.000 gold. Tak postopek pa je zavrnil, da bi se izgradnja proge do Celja lahko nadaljevala.

Več interesentov je zaprosilo deželni odbor, da bi se gradili le posamezni progovni odseki. Posebno koroški deželni odbor se je trudil za progo Weisskirchen—Wolfsberg, ker je bila dežela zainteresirana na tem delu ter se je obvezala za pokritje ali kvotnega dela gradbenih stroškov. Zato je bilo nujno potrebno, da se priskrbe zanesljivi podatki o progi Wolfsberg—Zeltweg in Dravograd—Velenje, ker bi bila točna kalkulacija osnova za nadaljnje razpravljanje in odločitve. O tirni širini je treba poizvedovati in vprašati pristojne gospodarstvenike. Če bo proga Dravograd—Wolfsberg normalnotirna, potem je treba, da so tudi drugi progovni odseki enake širine, čeprav bi bili gradbeni stroški za ozkotirno progo manjši.¹³

Medtem sta se začela zanimati in pogajati podjetnika Lapp in Klemensiewicz pri raznih denarnih zavodih in podjetjih o nabavi kapitala. Toda ta prizadevanja niso ugodno uspela za obe stranki. Gradbenika sta morala zaprositi deželni odbor za podaljšanje roka za dokončno zgraditev te železnice.

Toda pravkar tj. 11. februarja 1890 uveljavljeni zakon o gradnji lokalnih železnic na Štajerskem ni dopustil iskanja kreditov. Nasprotno! Graški deželni odbor je bil dne 21. novembra istega leta pooblaščen, da se je poganjal z D. pl. Lappom in E. Klemensiewiczem o prepustitvi koncesije in brezplačnem odstopu detajlnega projekta, če bi priv. avstrijski kreditni zavod za trgovino in obrt zaradi zavrnitve prošnje za nadaljevanje proge ustavil nabavo denarja. In tako se je tudi zgodilo. Sedaj je imel deželni odbor prosto pot in nevezane roke, da se pogaja z bivšima koncesionarjema in izvede popolno predajo. Obenem pa je bil deželni železniški urad dolžan, da pripravi vse potrebno za čimprejšnjo dovršitev začete proge.

Dne 16. aprila 1891 je dobil deželni odbor od vlade novo izdano koncesijo, ta pa je s posredovanjem deželnega železniškega urada predal gradnjo in dovršitev savinjske proge proti pavšalni vsoti 2,530.000 goldinarjev.

Preden je bilo dokončno prevzeto nadzorno osebje v februarju in potrjene posamezne normalije, dovršilni rok pa postavljen do 21. novembra 1891, so morali pričeti s pripravljalnimi deli spodnjega ustroja, propustov, mostov in nasipov ter jih primerno zavarovati na vsem poteku izvzemši na varianti km 3,5 do km 12,0, kjer so hoteli traso oddaljiti od savinjske struge in približati kraju postajne naprave v Žalcu.

Kljub neugodnim vremenskim razmeram pa so v času od 27. februarja do 27. aprila zakoličili progo. Politični obhod je bil napovedan med 14. in 23. aprilom. Toda šaleška premogokopna družba se je protivila obstoječi trasi kot nekaki glavni progi preko rudnikov ter zahtevala odškodnino za tisti del premogovnih slojev, ki jih po zakonu zavoljo zavarovanja železniških naprav ni smela izkoriščati. Če gradbeno podjetje odklanja plačanje odškodnine, potem naj se trasa preloži od km 33,4—37,8 izven premogovniškega območja. Ob primerjanju razlike med odškodnino in preložitvijo proge so se odločili za zadnjo rešitev. Za obe inačici so bili načrti tako hitro spremenjeni, da je bil razpisan za prvo varianto komisijski odhod od 20. do 22. avgusta, za drugo in istočasno za dovlačilniške naprave v Škalah pa že 21. in 22. oktobra. Če ravno so ovirale gradnjo take nepredvidene spremembe, vendar je bil gradbeni rok točno le za mesec dni prekoračen. Tak napredek je bil mogoč, da se je začelo z gradbenimi deli tvegano in na lastno odgovornost, še preden so progo komisijsko-politično pregledali.

Na inačici med Celjem in Sv. Petrom so prepeljali ca. 30.000 m³ in v km 33,4 do 37,8 na novo trasirani progi med Šoštanjem in Velenjem pa ca. 52.000 m³ zemeljskega materiala. V teh odsekih so gradili tri postaje: Žalec, Velenje in Škale ter postajališči Petrovče in Pesje. Prav v teh obnovljenih delnicah so montirali preko Pake tri železne mostove z 18 m razpetine.

Za deponiranje gramoza so izbrali ednico Polzelo v km 17 5/7. Gramoz so kopali in pridobivali pri urejevanju savinjske struge; vozili so ga na vse strani. V km 25,5—31,0 so drobili lomljeni kamen ter ga napravili ca. 5000 m³. Razvažali so ga in porabili pri pripravljanju spodnjega ustroja. Na tega so položili prage in tračnice tako, da so mogli voziti že materialni vlaki. V sredini septembra so dela na spodnjem ustroju v km 10,6 do 23,5 toliko napredovala, da so začeli polagati gornji ustroj. Dne 9. oktobra so pripeljali po državni cesti na vozovih lokomotivo in 12 tovornih vagonov do km 10,6, da so mogli nadaljevati s prevozom gramoza. Tak ukrep je bil potreben, ker priključek v Celju še ni bil gotov in uprava južne železnice ni dovolila voženj po tirnih napravah celjskega koldvora ter izvoza iz obstoječih naprav priključne postaje. Tudi ugodno vreme je pospešilo delo. Do konca oktobra so dovršili vse visoke stavbe. Tirne naprave, določene za novo lokalko, so bile 13. novembra vse

uporabne. Dostavili oziroma prepeljali so še eno lokomotivo v Polzelo, ker je bil progovni del Celje — km 28.5 vozen tako, da so od 28. novembra vozili že do km 33.0 oziroma do Šoštanja. Prvega decembra je bil položen most preko Pake in s tem premagan in strit najtrši oreh progovnega odseka. Ta most so začeli delavci montirati v sredini oktobra in so ga v dnevnem in nočnem delu dokončali. Kajti mudilo se je, ker je bila po tem uspehu vsa proga vozna. Dnevno je vozilo 11 delovnih in materialnih vlakov, ki so prevažali po 800 m³ gramoza. Dne 13. in 14. decembra so uradno preskusili vse mostovne konstrukcije, ki so merjenje odlično prestale. Generalna inšpekcija je odredila čas od 22. do 23. decembra za tehnično policijski pregled vseh naprav. Delavci so hoteli izrabiti še zadnje dneve za zaključna dela. Železniški uslužbenci so zasedli stanovanja in službena mesta tako pravočasno, da je bila po končani vožnji dne 29. XII. ex commissione proga izročena javnemu prometu. Priznati je treba, da so vsi udeleženci pri gradnji pokazali vsak za sebe in skupno moža na mestu, da je bila proga v dolžini 37.5 km v rekordnem času gotova.

Za železniške namene so potrebovali 290 oralov površine. Odstopi zemljišč so bili izredno lahko izvedeni in največ brez trenj. Le v 18 primerih je spričo visokih zahtevkov posredovalo sodišče. Cene so se ravnale po legi in sposobnosti:

njive od 4320 do 110 gold. za oral,
travniki od 1170 do 120 gold. za oral,
pašniki od 960 do 80 gold. za oral,
gozdovi od 440 do 100 gold. za oral.

Odkupi so bili v bližini naselij zamudni, kar velja posebno za Celje in okolico. Nekateri posestniki so cenili svet do 11.520 goldinarjev po oralu. Sodišče pa je odločalo v korist dežele, kar je vplivalo na prostovoljen popust cen. Nabava raznega gradbenega materiala (kamen, pesek, apno, cement, opeka, les) se je opravila doma.

Ob bregovih Savinje v splošnem ni bilo gradbenih težav. Te so se pokazale v večji meri v dolini Pake, ki si je izbrala strugo med skalovjem in pečinami z dokaj jezovi in slapi počenši od km 31.4 dalje. Spričo tega so morali iskati za traso ob obstoječem vodnem teku nove poti in na več mestih preložiti strugo. Za zgraditev nasipa v km 26 3/7 so morali minerji odstreliti skalovje, da so pridobili svet za stezo, po kateri so delavci dovažali gradbeni material. V soteski v km 28 6/8 so razstrelili 14.000 m³

skal, ki so jih uporabili za nasip do km 29.1. Preložitev paške struge v km 29 6/8 ni bila lahka zadeva. In vendar so potrebovali kljub vsem težavam vsega skupaj komaj 105 delovnih dni. Čeprav okolica železniških naprav ne leži v plazovitem terenu, vendar se je v km 27 6/1 potegnil tak plaz, da so ga morali primerno zavarovati. V km 30 3/7 so za nujen usek skopali 8000 m³ materiala in ga prevažali z ročnimi vozički. Ker se vije proga ob rečicah in nemirnih potokih, ki povzročajo povodnji, so morali zavarovati nasipe in pobočja s suhimi in mokrimi skalnatimi zidovi.

V km 30 6/8 so zgradili le en sam predor na vsej dolžini proge, da so premagali skalnati pomol, ki je prisilil Pako, da teče v ostrem ovinku in ga proga ne bi mogla obvladati. Prav na tem mestu pri predoru Skorno je zapela prva lopata in prav tu so začeli konec leta 1889 graditi progo. Ker tvori sestavni del tega okoliša tako imenovani Guttensteinski apnenec, je v predoru pronicalo na stropu v dobi tajanja snega dokaj vode. Bati se je bilo, da bi se mogle stene rušiti. Zato so iz varnostnih ozirov obložili vhodne in izhodne oboke na južnem portalu do 29 m in severnem do 10 m dolžine. V deloma kratkem predoru — 145 metrov — so za varnost progo-vzdrževalnega osebja izklesali kar 4 vdolbine. Vzdolž celega poteka so zgradili 96 propustov. Mostove železne konstrukcije je dobavila Brückenbauanstalt der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft v Gradcu. Železnica je zgrajena oziroma speljana preko 24 mostov, cesta pa porablja en most preko proge. Skupno so porabili 291.700 kg varilnega, 7000 kg litega železa, 900 kg jekla in 330 kg svinca. Najdaljši most ima 25 m svetlobne dolžine. Tračnice so imele od ministrstva dovoljene normalije, ki so jih uporabljali na štajerskih normalnotirnih železnicah, 26 kg teže na tekoči meter.

Na progi Celje—Velenje so gradili 6 postaj: Žalec, Sv. Peter, Polzela, Rečica, Šoštanj in Velenje. Poleg teh sta bili zgrajeni dve postajališči ter nakladališče Škale. Prometne edinice so bile krite s ščitnimi signali.

V priključni postaji Celje so razširili oziroma pomnožili uporabne tirne dolžine za 1000 m in vložili 7 kretnic po normalijah upravljajoče južne železnice. V vseh medpotnih edinicah so postavili centralne postavljalnice, v katerih so bile vključene vse v obeh glavnih tirih ležeče kretnice. Tirne naprave oziroma zveze so ležale v osnem lomu tj. da so uvozili vlaki v postajah od začetne oziroma končne točke vedno v rav-

no smer proti šilcu, kar ima za varnost uvoza vlakov izredne prednosti. Ta sistem tirnih naprav, ki so ga imenovali »Achsen-sprung«, je ostal še danes v pretežni večini edinic. Kolikor sem poučen, so preuredili tirne naprave v Žalcu in Polzeli. V nakladališču Škale je posredovalo prehod in vožnje devet ročno postavljaljajočih se kretnic.¹⁴

GRADNJA PRVE ŠTAJERSKE LOKALNE ZELEZNICE

Koncesija za gradnjo te železnice je bila po cesarjevi odločbi podeljena dne 21. novembra 1889. Iz vzroka, omenjenega že v tej razpravi, je prešlo gradbeno dovoljenje po najvišjem ukazu dne 15. aprila 1891 v roke štajerskega deželnega odbora. Prva pooblaščenca Danijel pl. Lapp in Edvard Klemensiewicz sta začela graditi progo pri predoru Skorno v Hudi jami med Šoštanjem in Gorenjami v km 30 6/8. Gradbeno vodstvo je prevzel deželni železniški urad; temu je bila podrejena stanovska gradbena uprava v Celju, ki je imela nalog, da vodi in nadzira gradnjo. Poleg tega je bila proga razdeljena v tri gradbene delnice s sedežem v Žalcu, Polzeli in Šoštanju. Progo so začeli graditi v treh časovnih periodah in sicer od km 0.0 do 3.5 in od km 12.0 do 33.4 dne 24. aprila 1891, od km 3.5 do 12.0 dne 22. avgusta, od km 33.4 do 37 8/9 odprte proge ter od km 0.0 do 1.7 dovlačilnice Škale dne 22. novembra navedenega leta. Z delom so vzorno hiteli. Za dovršitev dokaj težke naloge so porabili 205 delovnih dni. Največ je bilo zaposlenih v sredini julija; takrat je znašalo število težakov 1279 in 288 zidarjev, kamnosekov in drugih obrtnikov.

Upravno-politično je ležala proga na teritoriju 23 občin oziroma v dveh okrajnih glavarstvih, Celje in Slovenj Gradec. Osnovna glavna železnica je merila 37 8/9, odcepná proga Pesje—Škale pa 1,75 km.¹⁵

Po sklepu štajerskega deželnega odbora je bilo za gradnjo železnice Celje—Velenje dovoljenih 2.700.000 gold. Toda stroški so znašali 30.000 manj, kakor so predvideli proračuni.¹⁶

Tehnične odredbe v koncesijski listini so narekemale za lokalko normalnotirno širino 1,435m, največjo brzino 25 km/h, največji nagib 10 ‰ ter najmanjši radij 200 m. Širina planuma spodnjega ustroja znaša 4,3 m. Za pripravljanje progovne osnove so premetali 550.000 m³ in zgradili 55.000 m³ kamnitih opornih zidov. Na progi je okoli 30 propustov nad 5m svetlobne razpetine. Vse

mostove je dobavila mostovna delavnica avstrijske alpinske družbe v Gradcu. Edini, že omenjeni predor je 165 m dolg in v dolžini 30 m obzidan.

Tirnice so po 9 m dolge ter tehtajo po tekočem metru 26 kg. Kretnice kakor tudi tirnice je pripravila valjarna južne železnice. Uporabna dolžina glavnih in stranskih tirov je znašala 46 m.

Postajne zgradbe so sezidali po enakem načrtu. Tipizirana postajna poslopja pokrivajo ploščino 196 m², stranska poslopja 39 m², skladišča 64 m², poševna ravnina za dovoz in privoz po 122—180 m². V Polzeli so zgradili še vodno postajo za napajanje strojev. V končni edinici Velenje je zrastle še tudi stanovanjska zgradba. Za strojno-opremno službo so postavili remizo s 3 stojišči za lokomotive z ustrezno popravilnico in delavnico z uporabno ploščino 284 m². Obstajala je čistilna jama, okretnica, vozovna tehtnica. Tudi v Škalah nahajamo postajno zgradbo v miniaturni 77 m², stransko poslopje pa z 15 m², dve mostovni tehtnici in še nekaj najnujnejših poslopij.

V priključni postaji Celje so predvideli drčo za opremo lokomotiv s premogom, strojno remizo v enaki velikosti kakor v Velenju; poleg tega pa še že omenjeno pomnoženo dolžinov tirov.

Prevozni park je obstajal iz 4 lokomotiv-tenderic po 33 ton teže v polni opremi, ki so imele vezane po tri osi. Dobavila jih je strojna akcijska družba v Floridsdorfu. Trije službeni vozovi so bili kombinirani za opravljanje vlakovodske in poštne službe. Za prevoz potnikov je služilo 10 potniških voz drugega in tretjega razreda. Za prevoz tovara je zgradila »Waggon- und Tender Fabrik Smichov« na Češkem v skupnem številu 117 odprtih in pokritih tovornih voz z največ 12 ton nosilnosti. Ti podatki iz začetne zgodovine prve štajerske lokalke so zanimivi ob primerjanju števila sedanjega stanja voznega parka.

Obrestovanje in odplačila gradbenega kapitala so jamčile premogovne naprave šaleške družbe. Kot interesenta sta prispevala večje zneske à fond perdu občini Celje in Šoštanj.¹⁷

NEKAJ PODATKOV O SALESKIH PREMOGOVNIKIH

V davnini je zalilo velenjsko okolico morje v zavirljivi površini. Dolga tisočletja je trajal proces izoglenjevanja, preden so se preosnovale barske rastline in z njimi cela drevesna debla in drugi lesni odpadki. Podzemeljske zaklade so zasledili

okolli leta 1844 kot viseče sloje pri Pesjem. Osnovni oziroma glavni sloj so dognali v njegovem izdanju pri Št. Briksu leta 1852, medtem ko je začel delati prve vrtine leta 1875 bivši dunajski podjetnik Mages, ki je naletel na 103 m debeline glinovca in 38 m debeline premoga. Deset let kasneje, leta 1885, je odkupil rudnik podjetnik Danijel pl. Lapp, ki je dobil leta 1887 prve jamske mere. Že spomladaj tega leta so začeli s preventivnimi opremami; v začetku leta 1891 pa so začeli že kopati premog.

Površino, pod katero so računali s premogovnimi zakladi, so ocenili že takrat na 21 km²; od te so razdelili 4,2 km² na 91 in 1/2 jamskih mer ter označili z imenom takratnega cesarja Franca Jožefa. Na ostali površini in preko te je bilo 145 prostih sledi in dva zapuščena rova.

V celoti so vrtali na 16 krajih do 311 m globoko. V rovu VII so zasledili 196 m glinovca in 115 m rjavega premoga. Z nadaljevanjem vrtin so ugotovili, da se sloj vleče pod površino jamskega polja. Poleg tega je bilo dokazano, da je jamski zaklad v vpadlih slojih vedno bogatejši. Na zahodnem robu jamskih polj trenutno še niso mogli ugotoviti točne debeline, ki je znašala 30 do 40 m, v sredini pa celo 115 m. Po preizkušnjah se more trditi, da doseže slojeva debelina poprečno 70 m.

Po takratnih ugotovitvah in računih je pod površino 4,2 km² najmanj 800 milijonov m³, kar pomeni 800.000.000 ton premoga. Kolikor pa so razmere znane, moremo zanesljivo trditi, da znaša podzemeljska vsebina 1000 milijonov ton lignita. Po konstataciji državne ustanove na Dunaju, tehnične visoke šole v Gradcu in rudarske akademije v Leobnu je analiza taka: 41 do 48 % ogljika, 4 do 6 %, vodika, 17 do 35 % kisika, 12 do 24 % vlage, 1 do 9 % pepela, 0,1 do 1 % žvepla. Premogu so tedaj prisodili 4022 toplotnih enot.

Dotedaj izkopani premog, tj. pred otvoritvijo železnice Celje—Velenje so uporabljali le za domačo rabo. Po otvoritvi prometa so računali, da ga bo kupovala železnica letno do 200.000 ton za pridobivanje pare. Večjo količino kuriva bi koksirali po Burgdorferjevem načinu v že pripravljenih pečeh; poskusi so se obnesli in so pridobivali brikete.

Trenutno je bilo zaposlenih v rudniku in njegovih napravah 110 do 150 rudarjev in delavcev, ki so zmogli nakopati 100.000 ton s pomočjo dveh parnih strojev s 14 oziroma 36 konjskimi močmi. V zvezi s povečanjem produkcije so zgradili že stanovanjsko poslopje, kovačnico, kolarnico, okrepčevalni-

co, stanovanjsko hišo z gospodarskim poslopjem in dvoje stanovanjskih hiš za delavska stanovanja. Obstajal pa je še načrt za izgradnjo jaškovega poslopja z železnim stolpom za dviganje premoga iz jam, nakladalno rampo, strojnico, delavnico, vigne, vodni rezervoar in še dve stanovanjski zgradbi.¹⁸

OTVORITVENI VLAK

Napočil je 27. december 1891, ki ga je vsa Štajerska z veseljem pričakovala. Slavnostni vlak je odpeljal s strojem »Austria« iz Celja ob 8.30. V vseh edinicah je bil predviden postanek; tam je čakala množica ljudstva. Vlado je zastopal deželni glavar grof Wurmbrand, ki ga je spremljal cel štab višjih uradnikov in političnih prijateljev. Ti so ga med drugim informirali, da je Savinjska dolina zelo narodno zavedna. Opozorjen je bil na žalskega slovenskega župana Hausenbichlerja in na nemčurskega župana Lenka iz Petrovč. Nesreča za zadnjega pa je bila ta, da je vladni zastopnik zamenjal osebi obeh županov. Tako se je zgodilo, da je slovenskega župana izredno pohvalil, nasprotno pa petrovškega okrcal, češ da naj se bolj posveti županovanju in ne politiki, ki je ne razume. Pripomnil je še, naj Lenko malo manj pije. Ta curek zbadljivk je napravil mučen vtis na prizadetega in tudi na navzoče, ki so pričakovali za Lenka pohvalo.¹⁹ Slavnostni vlak je dosegel končno postajo Velenje ter se po postanku 15 min. vrnil v Škale, kjer je bilo kosilo do 15. ure. Vlak in gosti so se vrnili ob 16.50 v Celje.

KAKŠNO STALIŠČE JE ZAVZELO NAŠE LJUDSTVO DO NOVE PROGE?

V splošnem moramo ugotoviti, da Slovenci niso bili preveč veseli. Ljudstvo je takoj opazilo neenakopravnost že v tem, da na postajah in postajališčih ni bilo slovenskih imen. Pristojni Nemci so prezrli, da je bil sklep okrajnega zastopa v Šoštanju, da je podprl gradnjo proge s podpisom 10.000 goldinarjev pod pogojem, da bodo napisi dvojezični. Zato je poslanec dr. Lipold protestiral na pristojnem mestu. Tudi občine šaleške in savinjske doline so zaprosile, naj se dogovor upošteva. Toda odgovor deželnega odbora je bil žaljiv. Veljavne tarife so bile tako visoke, da je bil prevoz s cestnimi vozili cenejši. Potniški promet so vzdrževali le z mešanimi vlaki, ki so vozili in premikali po postajah tako, da si prispel v Celje prej z vozom kakor z novim prometnim sredstvom. Tudi potniška tarifa je

bila dokaj visoka. Zato so občinski uradi zaprosili, naj se tarifni stavki zaračunajo, posebno za Velenje po zračni poti kilometrov, analogno kakor na progi Maribor—Ptuj, čeprav je znašala faktična pot preko Pragerskega večjo oddaljenost.²⁰

Upravljanje prometa in prevoza je prevzela Južna železnica. Toda niti deželni odbor niti mejaši železnice niso bili zadovoljni s takim vodstvom. Zato se je gospodar pogodil z direkcijsko državnih železnic v Beljaku, ki je vodila od 1. januarja 1904 dalje savinjsko železnico.²¹

Poslovanje na novi progi je bilo rentabilno. Deželni odbor je na podlagi »Poročila« ugotovil, da so finančni dosežki ugodni. Celoten gradbeni kapital se je v prvem letu obrestoval s 3,6 %. Deželni odbor je dobil pooblastilo, da izposluje pri vladi dovolj enje 4 % od dežele garantiranih prioriteten obligacij v minimalnem znesku 2,800.000 goldinarjev ter dopustitev titrejev v blagajni deželnega urada.²²

Savinjska proga je bila že prvo leto obratovanja rentabilna. Pri današnjih prometnih razmerah pa je situacija še bolj ugodna. Živahen prevoz različnega blaga, posebno pa premoga je zahteval, da so zgradili v priključni postaji Celje nov tranzitni kolodvor, ki ustreza vsem zahtevam.

OPOMBE

1. DAS: konvolut 55/1874, akt 493/10 deželne vlade. — 2. Geschichte der Eisenbahnen der österreichischen und ungarischen Monarchie, I. zvezek, I. del, stran 336. — 3. Reichsgesetzblatt iz

leta 1873, kos XIX, odredba 82 z dne 7. maja 1873. — 4. Reichsgesetzblatt iz leta 1873 zakon z dne 12. marca št. 44. — 5. Stenografski zapisnik 21. seje štaj. dež. odbora dne 21. novembra 1890. — 6. Promemoria an das Gesamtministerium über das Projekt einer Eisenbahn Knittelfeld—Unterdrauburg—Cilli—Zaprešič. — 7. Tagespost (graški časopis) od 5. avgusta 1886. — 8. Tagespost št. 330 dne 29. novembra 1887. — 9. Eröffnung der ersten steiermärkischen Landesbahn Cilli—Wöllan sammt Schleppbahn Hundsorf—Skalis 27. Dez. 1891. Geschichtliches. — 10. Petition der Bezirksvertretung Franz der Gemeinden, Fabriken und Gewerkschaften des Sannthales an das Abgeordnetenhaus um Genehmigung der Regierungsvorlage bezüglich der Eisenbahn Cilli—Unterdrauburg und Ermächtigung zur teilweisen Überlegung der Trassen. Wien 1876. — 11. Geschichte der öst. ung. Monarchie, I. zvezek, I. del. — 12. Slovenski posojilničar, drugi popravljeni in pomnoženi natis »Navod o snovanju in poslovanju slov. posojilnice«. Izvleček s strani VI do XVI. Ivan Lapajne, Krško 1907. — 13. Steiermärkischer Landtag VII. Landtag-Periode; I. Session, Beilage 36-1890 stran 1—28. — 14. Bericht über die Baudurchführung der Lokalbahn Cilli—Wöllan stran 46—60. II. Bericht des Landesausschusses über die Durchführung des Gesetzes, betreffend Förderung des Lokaleisenbahnwesens in Steiermark für die Zeit vom November 1890 bis März 1892. — 15. Eröffnung der ersten steiermärkischen Landesbahn Cilli—Wöllan sammt Schleppbahn Hundsorf—Skalis 27. Dezember 1891. — 16. Slovenski gospodar št. 14 dne 7. aprila 1892 stran 105. — 17. Kakor pod zap. št. 15. — 18. Kakor pod št. 15. — 19. Franjo Šuklje: Iz mojih spominov, II. del, stran 75/76. — 20. Slovenski gospodar št. 14 dne 7. aprila 1892. — 21. DAS, Bergbauamt G. Z. 16/4. — 22. Stenographische Protokolle über die Sitzung des steierm. Landestages VII. Landtagsperiode III. Session von 9.—17. 9. und 26. 11.—3. 5. 1893.

