

OSNOVNA ŠOLA ŠALEK VELENJE
Šalek 87, 3320 Velenje

MLADI RAZISKOVALCI ZA RAZVOJ SAŠA REGIJE

RAZISKOVALNA NALOGA

**OD PARNE LOKOMOTIVE DO KOLESA –
ŠTREKNA SKOZI ČAS**

Tematsko področje: ZGODOVINA

Avtorji:

Din Omerović, 8. razred

Žan Rovšnik, 8. razred

Satri Leonard Gorjan, 8. razred

Mentorja:

Marko Moškotevc, prof. zgo. in geo.

Marija Brložnik, univ. dipl. kult. in soc. antrop.

Velenje, 2025

Raziskovalna naloga je bila opravljena na Osnovni šoli Šalek Velenje.

Mentorja: Marko Moškotevc, prof. zgo. in geo., Marija Brložnik, univ. dipl. kult. in soc. antrop

Datum predstavitve: marec 2025

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

ŠD	Osnovna šola Šalek Velenje, šolsko leto 2024/2025
KG	promet/železnica/Mislinjska proga/kolesarska pot/Štekna
AV	OMEROVIĆ, Din/ROVŠNIK, Žan/GORJAN, Satria Leonard
SA	MOŠKOTEVC, Marko/BRLOŽNIK, Marija
KZ	3320 Velenje, SLO, Šalek 87
ZA	Osnovna šola Šalek Velenje
LI	2025
IN	OD PARNE LOKOMOTIVE DO KOLESA – ŠTEKNA SKOZI ČAS
TD	Raziskovalna naloga
OP	VII, 35 str., 6 tab., 22 sl., 4 pril., 11 vir.
IJ	SL
JI	sl/en

AI V raziskovalni nalogi smo raziskovali nekdanjo železniško progo Velenje–Dravograd, ki je delovala med letoma 1899 in 1968. Ker je bila maja 2024 na trasi te proge odprta kolesarska pot Štekna, smo se navezali na pomen omenjene trase v prometu nekoč in danes. Najprej smo s pomočjo Domoznanskega oddelka Knjižnice Velenje pregledali ustrezno literaturo. S pomočjo Koroškega pokrajinskega muzeja iz Slovenj Gradca in Muzeja Velenje smo pridobili ustrezno arhivsko gradivo, ki smo ga vključili v nalogo. Uporabne podatke pa smo pridobili tudi od gospoda Mladena Bogiča in Klemna Ponikvarja. Z raziskovalnim delom smo ugotovili, da je bila Mislinjska proga pomembna prometna povezava Šaleške, Mislinjske doline in slovenskega dela Koroške. Gradnja te železniške proge, ki je bila speljana skozi sotesko Huda luknja, je bila velik izziv in je zahtevala tudi veliko prizadevanja s strani naših šaleških rojakov. Večina prometa je potekala s parnimi lokomotivami, sredi 60. let 20. stoletja pa so v potniškem prometu začeli uporabljati tudi dizelske vlake. V okviru naloge smo izvedli tudi dve anketi, s katerima smo preverili poznavanje nekdanje železniške proge Velenje–Dravograd in kolesarske poti Štekna. V anketi smo vključili starejše prebivalce Velenja in dijake Šolskega centra Velenje. Raziskovalno delo je v prihodnje možno razširiti tudi na gospodarski del, ki je vezan na Premogovnik Velenje, zanimiva pa bi bila tudi raziskava, ki bi zajela poznavanje proge in spomine domačinov nanjo.

KEY WORD DOCUMENTATION

ND Osnovna šola Šalek Velenje, 2024/2025
CX traffic/railway/Mislinja line/bicycle path/Štekna
AU OMERović, Din/ROVŠNIK, Žan/GORJAN, Satria Leonard
AA MOŠKOTEVC, Marko/BRLOŽNIK, Marija
PP 3320 Velenje, SLO, Šalek 87
PB Osnovna šola Šalek Velenje
PY 2025
TI **FROM THE STEAM LOCOMOTIVE TO THE BIKE – ŠTEKNA THROUGH TIME**
DT RESEARCH WORK
NO VII, 35 p., 6 tab., 22 fig., 4 ann., 11 ref.
LA SL
AL sl/en
AB In our research paper, we studied the former Velenje–Dravograd railway line, which operated between 1899 and 1968. Since in May 2024, a cycling path called Štekna was opened along the route of this railway, we focused on the significance of this route in transportation, both in the past and today. First, with the help of the Local History Department of the Velenje Library, we reviewed the relevant literature. With the assistance of the Carinthian Regional Museum in Slovenj Gradec and the Velenje Museum, we obtained relevant archival materials, which we included in the paper. We also gathered useful data from Mr. Mladen Bogič and Klemen Ponikvar. Through our research, we found that the Mislinja line was an important transportation link for the Šaleška and Mislinjska valleys, as well as the Slovenian part of Carinthia. The construction of this railway line, which passed through the Huda Luknja gorge, was a significant challenge and required considerable effort from our Šaleška fellow citizens. Most of the traffic was handled by steam locomotives, and in the mid-1960s, diesel trains began to be used for passenger transport. As part of the project, we also conducted two surveys to assess the public's knowledge of the former Velenje–Dravograd railway line and the Štekna cycling path. We included elderly residents of Velenje and students from the Velenje School Center in the surveys. The research could be expanded in the future to include the economic aspect related to the Velenje Coal Mine, and an interesting study could also focus on the knowledge of the railway line and the memories of local residents.

KAZALO VSEBINE

1 UVOD	1
2 PREGLED OBJAV	3
2.1 RAZVOJ ŽELEZNIC IN GRADNJA OMREŽJA	3
2.2 POJAV ŽELEZNIŠKEGA PROMETA IN GRADNJA SAVINJSKE ŽELEZNICE.....	6
2.3 GRADNJA IN TEHNIČNE ZNAČILNOSTI MISLINJSKE PROGE.....	9
2.4 PARNE LOKOMOTIVE NA PROGI VELENJE–DRAVOGRAD.....	12
2.5 DIZELSKI VLAK NA PROGI VELENJE–DRAVOGRAD	14
2.6 HITROST POTOVANJA NA ŽELEZNIŠKI PROGI CELJE–DRAVOGRAD.....	15
2.7 PROMET NA ŽELEZNIŠKI PROGI VELENJE–DRAVOGRAD	18
3 ŠTEKNA	20
3.1 DODATNA TURISTIČNA PONUDBA OB ŠTEKNI.....	21
4 METODOLOGIJA.....	24
4.1 PREGLED ARHIVSKEGA IN DRUGIH VIROV	24
4.2 ANKETA	24
4.2.1 ANKETA O NEKDANJI ŽELEZNIŠKI PROGI	24
4.2.2 ANKETA O KOLESARSKI POTI ŠTEKNA.....	26
4.2.3 PODATKI O UPORABNIKIH KOLESARSKE POTI ŠTEKNA.....	28
5 RAZPRAVA	30
6 ZAKLJUČEK.....	31
7 POVZETEK	32
8 SUMMARY	33
9 VIRI IN LITERATURA	34
ZAHVALA.....	
PRILOGE	

KAZALO SLIK IN TABEL

Slika 1:	Železniško omrežje slovenskih dežel v času Avstro-Ogrske	4
Slika 2:	Vabilo na otvoritev proge Dravograd–Velenje leta 1899.....	5
Slika 3:	Železnica je vplivala na zaton tovarništva.....	6
Slika 4:	Mihael Vošnjak in Daniel von Lapp.....	8
Slika 5:	Trasa železniške proge Celje–Velenje.....	9
Slika 6:	Gradnja viadukta v Doliču.....	10
Slika 7:	Postaja Paka pri Velenju.....	12
Slika 8:	Postaja Selo, ki je bila križišče za industrijski tir	12
Slika 9:	Lokomotiva tendrovka 32d.....	12
Slika 10:	Tendrovka JDŽ 153 na vožnji skozi predor Huda luknja	13
Slika 11:	Lokomotiva JŽ 53 med obema vojnoma v Celju	13
Slika 12:	Lokomotiva serije JŽ 25 na železniški postaji v Celju	14
Slika 13:	Dizelsko motorni vlak tipa Litorina.....	15
Slika 14:	Vozni red proge Celje–Zeltweg iz leta 1914	16
Slika 15:	Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1938	17
Slika 16:	Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1954.....	18
Slika 17:	Grafična shema kolesarske poti Štekna	20
Slika 18:	Spominska kuverta ob odprtju kolesarske poti Štekna	21
Slika 19:	Dolžine predorov na Štekni	22
Slika 20:	Infomativna tabla na odseku Velenje–Gornji Dolič.....	23
Slika 21:	Načrt železniške proge na odseku Velenje – mesto	25
Slika 22:	Načrt železniške proge na odseku Šalek – Sele	25
Tabela 1:	Pomembnejše železniške proge na Slovenskem do leta 1900	4
Tabela 2:	Predori na Mislinjski progi.....	10

Tabela 3: Viadukti in mostovi na Mislinjski progi	11
Tabela 4: Postaje in postajališča na Mislinjski progi	11
Tabela 5: Primerjalna tabela lokomotiv na Mislinjski progi.....	15
Tabela 6: Število prodanih vozovnic po postajah	19

SEZNAM PRILOG

PRILOGA 1: Anketni vprašalnik 1

PRILOGA 2: Anketni vprašalnik 2

PRILOGA 3: Članek o izvajanju storitve Štekna bus v letu 2023

PRILOGA 4: Število kolesarjev po dnevih na števnem mestu Huda luknja v letu 2024

SEZNAM KRATIC IN OKRAJŠAV

KPM – Koroški pokrajinski muzej Slovenj Gradec

MV – Muzej Velenje

SLOVAR MANJ ZNANIH POJMOV

hlapon: *starinski izraz za parno lokomotivo.*¹

kolodvor: *osrednja stavba in pripadajoči objekti in naprave, ob katerih se ustavljajo vlaki.*²

koncesija: *dovoljenje države zasebni družbi, za opravljanje dejavnosti na njenem območju.*³

kontigent: *količina ali vrednost blaga za uvoz ali izvoz v določenem obdobju.*⁴

nerentabilen: *ki ni rentabilen: nerentabilna proizvodnja; nerentabilno poslovanje/ukiniti nerentabilne železniške proge.*⁵

tovornik: *kdor se ukvarja s prenašanjem, prevažanjem blaga s tovorno živaljo, tovorno živino.*⁶

trasiranje: *na terenu določati, označevati traso.*⁷

usek: *utrjen, v skalo, hrib usekan prostor.*⁸

¹ Slovar slovenskega knjižnega jezika. Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1998, str. 277.

² Prav tam, str. 414.

³ Prav tam, str. 421.

⁴ Prav tam, str. 428.

⁵ Prav tam, str. 666.

⁶ Prav tam, str. 1411.

⁷ Prav tam, str. 1416.

⁸ Prav tam, str. 1469.

1 UVOD

Železnica je pomembno vplivala na razvoj prometa v Velenjski kotlini. 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 v letu 2024 obudila ideja o nekoč pomembni prometni povezavi.

Namen naše raziskovalne naloge je raziskati prometno vlogo nekdanje Mislinjske proge, ki je potekala na trasi Velenje–Dravograd. Ob tem bomo raziskali tudi nove možnosti razvoja, ki jih ponuja kolesarska pot Štrekna, ki je bila odprta pred kratkim.

Cilj raziskave je pregled značilnosti proge, predstavitev prevoznih sredstev, ki so jih uporabljali, usmerili pa smo se tudi na hitrost potovanja.

S pomočjo arhivskega gradiva in podatkov iz Koroškega pokrajinskega muzeja, Muzeja Velenje in nekaterih odličnih poznavalcev zgodovine železnice na Slovenskem, smo zbrali veliko zanimivega, kar predstavljamo v naši nalogi.

HIPOTEZE

Z raziskovalno nalogo želimo raziskati nekdanjo železniško progo Velenje-Dravograd. Na njeni trasi danes poteka kolesarska pot Štrekna, ki ponuja velik potencial razvoju turizma. Menimo, da bo revitalizacija nekdanje železniške proge pripomogla k multiplikativnim učinkom za turistični potencial izbranega območja.

Hipoteza 1:

Proga Velenje–Dravograd je imela velik pomen za prebivalce Mislinjske doline.

S pomočjo arhivskega gradiva in člankov bomo izpostavili prometni pomen železniške proge Velenje–Dravograd, ki je v času njenega obstoja ponujala pomembno prometno povezavo med Koroško in Osrednjo Slovenijo.

Hipoteza 2:

Železniška proga je bila ukinjena zaradi premajhnega števila potnikov.

S pomočjo literature bomo raziskali vzroke za ukinitve železniškega prometa na trasi Velenje–Dravograd. Menimo, da je število upadalo tudi zaradi hitrosti potovanja.

Hipoteza 3:

K ukinitvi železniške proge Velenje–Dravograd je odločilno vplival razvoj javnega prometa.

V 60. letih je v Sloveniji prišlo do hitrega razvoja cestnega prometa. Ta je ponudil odlično alternativo železniškemu prometu. Poleg udobja ponuja tudi prevoz od vrat do vrat.

Hipoteza 4:

Obnovljena kolesarska pot Štekna je prispevala k večji prepoznavnosti Velenja in Mislinje.

Kolesarji so z izgradnjo Štekne postali prepoznaven lik Velenja in Mislinje. Število kolesarjev se je v letu 2024 bistveno povečalo, kar pripisujemo izgradnji Štekne.

Hipoteza 5:

Kolesarska pot nudi možnosti za razvoj drugih vrst turizma (jamarstvo, kampiranje, tek na smučeh, turizem na kmetiji).

Poleg kolesarske poti vidimo številne priložnosti za razvoj drugih vrst turizma, vezanega nanj. Pestrost in ohranjenost okolja ter neokrnjena narava ponujata možnost za razvoj celoletnega turizma.

2 PREGLED OBJAV

S pomočjo obeh mentorjev smo pregledali objave na temo raziskovalne naloge. Ugotovili smo, da je na razpolago veliko uporabne literature, ki jo navajamo na koncu raziskovalne naloge. Med literaturo bi izpostavili naslednja dela: *Ko vihar dirjajo hlaponi*, *Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve*, *Nova proga: revija Slovenskih železnic*, *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*, *Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje*, *Vozil me je vlak*, *Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd*, *Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021*, *Železniška proga Celje–Velenje–Dravograd*.

Arhivsko gradivo, ki zajema dokumentacijo in podatke, pa smo pridobili s pomočjo Koroškega pokrajinskega muzeja iz Slovenj Gradca in kustosinje Valerije Grabner, fototeke Muzeja Velenje in kustosinje Mateje Medved ter gospoda Mladena Bogiča, nekdanjega direktorja Železniškega muzeja Slovenije in gospoda Klemna Ponikvarja, s Prometnega inštituta Slovenskih železnic, za kar se vsem najlepše zahvaljujemo.

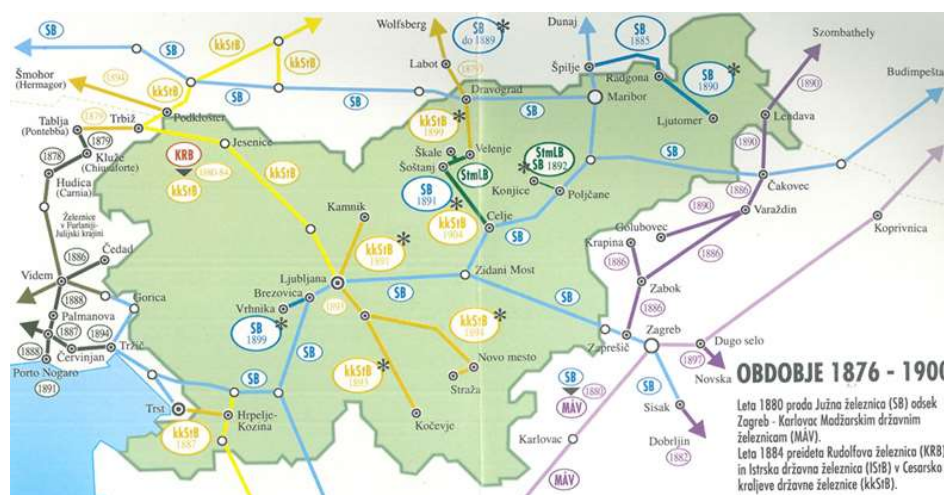
2.1 RAZVOJ ŽELEZNIC IN GRADNJA OMREŽJA

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".⁹

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.¹⁰

⁹ Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij: *Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve*, Koroški pokrajinski muzej, Slovenj Gradec, 1999.

¹⁰ Kljajič, Damijan, Medved, Mateja: *Vozil me je vlak*, *Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd*, Muzej Velenje, 2019.



Slika 1: Železniško omrežje slovenskih dežel v času Avstro-Ogrske (Bogič, 1998)

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.¹¹

Tabela 1: Pomembnejše železniške proge na Slovenskem do leta 1900 (Nova proga, 2024)

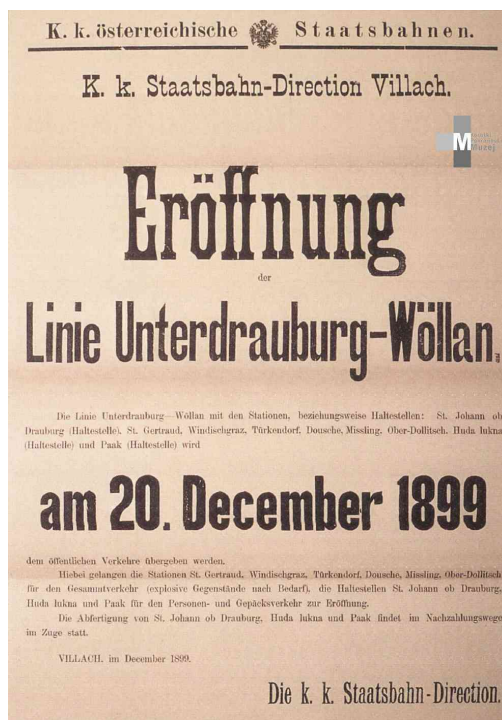
RELACIJA:	DATUM IZGRADNJE:	DOLŽINA:
Gradec–Šentilj–Maribor–Celje	2. 6. 1846	132 km
Celje–Ljubljana	19. 9. 1849	89 km
Ljubljana–Sežana–Trst	27. 7. 1857	145 km
Maribor–Prevalje–Celovec	1. 6. 1863	127 km
Ljubljana–Kamnik	28. 1. 1891	23 km
Celje–Velenje	28. 12. 1891	38 km
Ljubljana–Kočevje	28. 9. 1893	70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

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.¹²

¹¹ Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

¹² Prav tam.

Nekatere proge, ki so bile zgrajene leta 1914 so se uporabljale samo v vojaške namene (npr. Bohinjska proga).



Slika 2: Vabilo na otvoritev proge Dravograd-Velenje leta 1899 (Arhiv KPM)

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.¹³

Intenzivnost prometa se je po prvi svetovni vojni komaj kaj povečala. Med letoma 1918–1920 so Nemci začasno zasedli Dravograd in Slovenj Gradec, zaradi tega je bila Mislinja zadnja postaja na progi Celje–Velenje–Dravograd.¹⁴

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 izogibanju dvomesečnim orožnim vajam. Tisti, ki se vpoklicu niso odzvali, so bili aretirani in zaprti.¹⁵

¹³ Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

¹⁴ Prav tam.

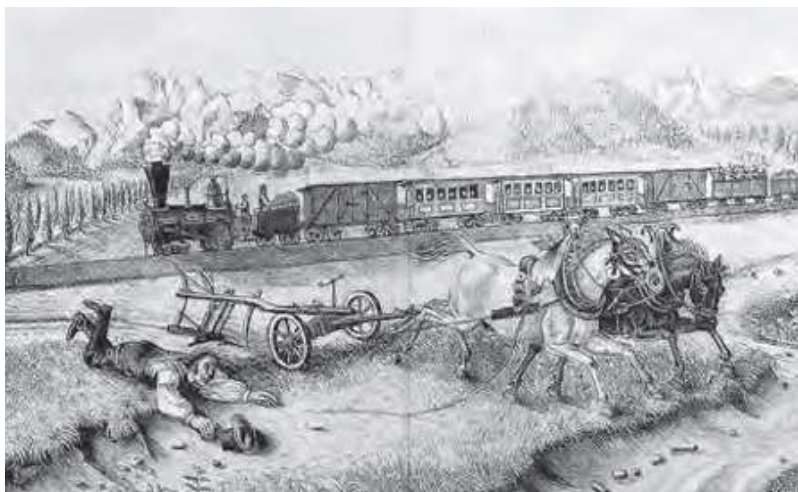
¹⁵ Prav tam.

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 so jo skupili viadukt Gornji Dolič, predor Mislinja ter most preko Mevlje. Proga je bila porušena na šestih mestih med Velenjem in Hudo luknjo. Popravili so jo šele 16. decembra 1945. Ko je v nedeljo 1. junija 1968, skozi Mislinjsko dolino peljal zadnji potniški vlak je strojevodja večkrat pritisnil na sireno in s tem oznanil, da je prišel zadnji dan potniškega železniškega prometa.¹⁶

2.2 POJAV ŽELEZNIŠKEGA PROMETA 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 parni stroj. Železnica je takrat pomenila velik preskok v kakovosti in količini transporta.¹⁷

Že od druge polovice dvajsetih let 19. stoletja je tudi časopisje na Slovenskem redno prinašalo sestavke o železnici. Prvi članki o "lokomotivni železnici" so naglašali zlasti njeno moč in hitrost, opisovali poskuse z lokomotivami in projektiranje prog v Angliji in drugod po Evropi, ter opozarjali na posledice daljnosežnih sprememb v prometu in njihovem vplivu na gospodarski razvoj ter vsakdanje življenje.¹⁸



Slika 3: Železnica je vplivala na zaton tovarništva (Panker, 2016)

¹⁶ Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

¹⁷ Nova proga: revija Slovenskih železnic, posebna izdaja, Ljubljana, 2024.

¹⁸ Cvirn, Janez, Studen, Andrej: Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, Ljubljana, 2001.

»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.«¹⁹

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 tovarnikov.²⁰

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.²¹

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 prek Griž in Dolenje vasi do postaje Letuš, kjer bi se zopet vrnila na levi breg Savinje in se nadaljevala po vladnem predlogu proti Dravogradu.²²

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

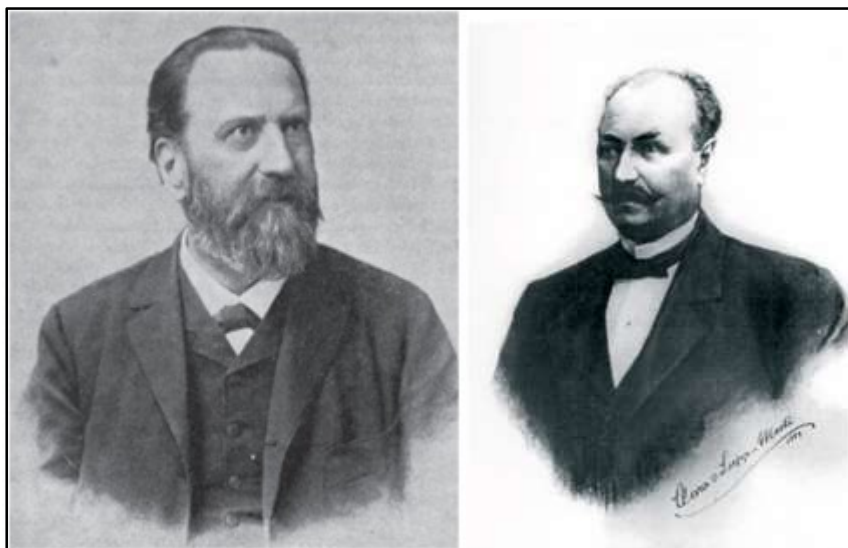
¹⁹ Cvirn, Janez, Studen, Andrej: Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, Ljubljana, 2001.

²⁰ Prav tam.

²¹ Mlinar, Franc, Kljajič, Damijan, Verbič, Franc: Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje, Muzej Velenje, 2011.

²² Prav tam.

premogovni kolodvor v Škalah.²³



Slika 4: Mihael Vošnjak in Daniel von Lapp (Fototeka MV)

V decembru so 1891 odprli prvi del povezave med Celjem in Dravogradom do Velenja, v letu 1899 pa še odsek od Velenja do Dravograda. Slednja je bila trasirana 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 proti končni postaji Dravograd.²⁴

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 v neposredno okolico zagotovo prinesla razvoj.²⁵

Proga je med 1. svetovno vojno obratovala brez večjih težav, saj so bili vojaški spopadi dovolj oddaljeni, med 2. svetovno vojno je bilo nekoliko drugače, saj so bili uničeni številni mostovi, postaje in druge naprave. Progo so po vojni obnovili.

²³ Mlinar, Franc, Kljajič, Damijan, Verbič, Franc, 2011.

²⁴ Prav tam.

²⁵ Prav tam.



Slika 5: Trasa železniške proge Celje–Velenje

(<https://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-proge-celje-velenje>)

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.²⁶

Danes se nekdanja proga Celje–Dravograd konča na postaji Velenje, izvlečni tir je skoraj v središču mesta, med stanovanjskimi bloki. Na opuščeni trasi proge med Selom pri Velenju in Gornjim Doličem je v letu 2024 Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo uredila kolesarsko pot z imenom Štekna.

2.3 GRADNJA IN TEHNIČNE ZNAČILNOSTI MISLINJSKE PROGE

Gradnja proge od Velenja do Dravograda, ki je bila dolga nekaj več kot 36 kilometrov, je bila

²⁶ Sore, Anton: Železniška proga Celje-Velenje-Dravograd, Šaleški razgledi 12, Kulturni center Ivana Napotnika, Velenje, 1996

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 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.²⁷



Slika 6: Gradnja viadukta v Doliču (Arhiv KPM)

Gradnja Mislinjske proge se je začela 20. avgusta 1895. Leta 1898 je na gradbišču delajo 792 delavcev, ti so opravili 309.150 m³ zemeljskih in 24.170 m³ 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 m³ zemeljskih in 105.020 m³ stavbnih del ter izkopali so 357.650 m³ materiala pod progo.²⁸

Tabele 2, 3, 4: Predori, mosti in viadukti ter postaje na Mislinjski progi (Grabnar, 1999)

PREDOR:	IZVEDENA DOLŽINA:	PROJEKTIRANA DOLŽINA:
Paka 1	67,27 m	65 m
Paka 2	75 m	75 m
Huda luknja	421 m	230 m
Gornji Dolič	140,43 m	145 m
Mislinja	152 m	155 m

²⁷ Kljajič, Damijan, Medved, Mateja, 2019.

²⁸ Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

VIADUKT/MOST:	DOLŽINA VIADUKTA/MOSTA:
Gornji Dolič	101,3 m
Huda luknja	10 m

POSTAJE IN POSTAJALIŠČA:
Velenje
Selo
Paka
Huda luknja (ukinjena)
Gornji Dolič
Mislinja

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 predor je bil v soteski Hude uknje. 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 Gradec in pri Otiškem vrhu.²⁹

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, Huda luknja in Šentjanž pri Dravogradu na velenjskem območju leta 1901 pridružilo še postajališče Sele. Na območju od Velenja do Gornjega Doliča so bila tako tri, od tu do Dravograda pa nato še štiri postajališča.³⁰

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.

²⁹ Resnik, Jože, Štepic, Štefan: Proga Celje–Velenje–Dravograd, Železniški muzej Ljubljana, 1991.

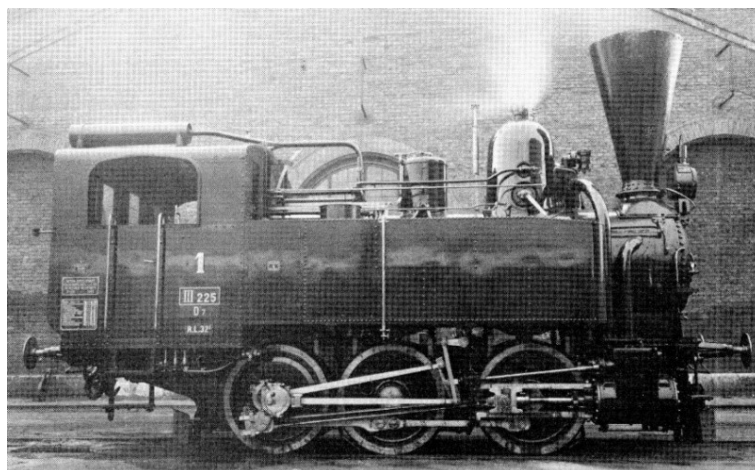
³⁰ Kljajič, Damijan, Medved, Mateja, 2019.



Sliki 7, 8: Postaji Paka pri Velenju in Selo, ki je bila križišče za industrijski tir (Fototeka MV)

2.4 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 števil, serija 32d je na primer dobila številke od 1813 do 1822. Pozneje so te lokomotive dobile jugoslovansko oznako 151.³¹

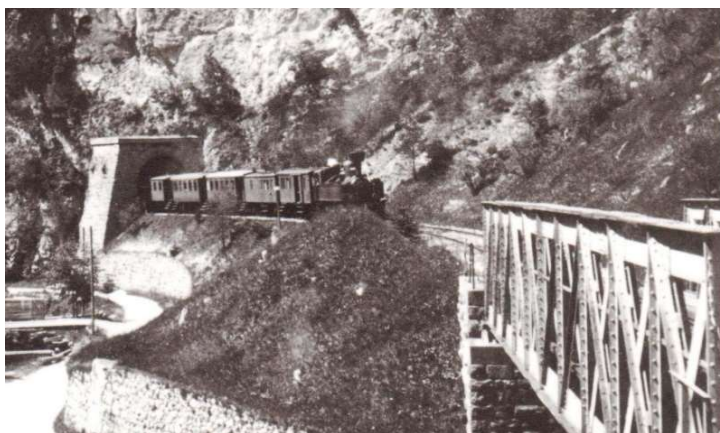


Slika 9: Lokomotiva tendrovka 32d (Ponikvar, 2021)

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 za vožnjo po lokalnih progah

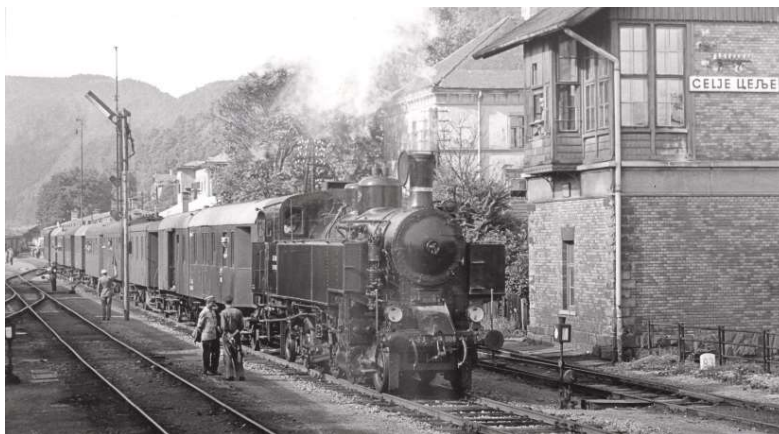
³¹ Ponikvar, Klemen: Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, Rakek, 2021.

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.³²



Slika 10: Tendrovka JDŽ 153 na vožnji skozi predor Huda luknja (Fototeka MV)

Najmodernejšje 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 pospeške. Zaradi mirnega teka in nizkega osnega pritiska so bile zelo uporabne.³³



Slika 11: Lokomotiva JŽ 53 med obema vojnoma v Celju (vir: Mladen Bogič)

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

³² Ponikvar, Klemen, 2021.

³³ Prav tam.

predvsem tovarne vlake.³⁴

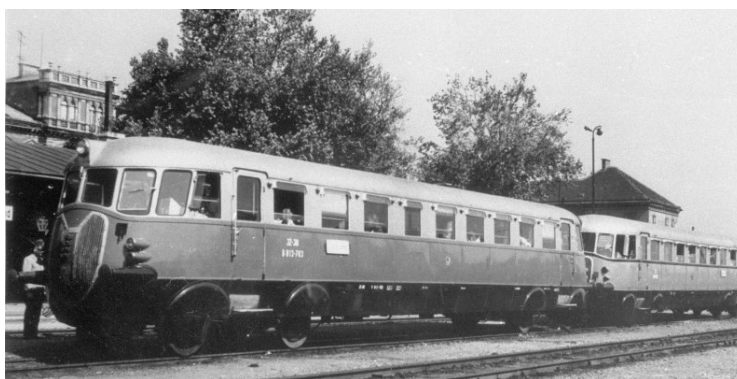


Slika 11: Lokomotiva serije JŽ 25 na železniški postaji v Celju (Ponikvar, 2021)

2.5 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-ih let, potem pa ne več. Vozila je iz Dravograda v Ljubljano ter kot lokalni potniški vlak.³⁵

Vzdevek Litorina je dobila v Italiji, s katerim 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 813.³⁶



Slika 12: Dizelsko motorni vlak tipa Litorina (vir: Marko Rovšnik)

³⁴ Ponikvar, Klemen, 2021.

³⁵ Prav tam.

³⁶ Prav tam.

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.³⁷

Tabela 5: Primerjalna tabela lokomotiv na Mislinjski progi

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	2x55 KW *	110 km/h

* dizelska lokomotiva

V tabeli vidimo, da je bila moč novejših lokomotiv, z izjemo Litorine, ki je dizelska lokomotiva z leti vedno večja. Moč locomotive 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 impresivna, saj je bila lokomotiva dolga več kot 17 metrov oziroma deset metrov več od najstarejše Tendrovke 32d.

2.6 HITROST POTOVANJA NA ŽELEZNIŠKI PROGI CELJE–DRAVOGRAD

S pomočjo voznih redov, ki smo jih pridobili v Koroškem pokrajinskem muzeju Slovenj Gradec in Muzeju Velenje 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.

³⁷ Sore, Anton: Železniška proga Celje–Velenje–Dravograd, Šaleški razgledi 12, Kulturni center Ivana Napotnika, Velenje, 1996.

Vom 1. Mai 1914.

71e. Zeltweg—Cilli Sbf.

Zeltweg	610	615	620	625	630	635	640	645	650	655	660	665	670	675	680	685	690	695	700	705	710	715	720	725	730	735	740	745	750	755	760	765	770	775	780	785	790	795	800	805	810	815	820	825	830	835	840	845	850	855	860	865	870	875	880	885	890	895	900	905	910	915	920	925	930	935	940	945	950	955	960	965	970	975	980	985	990	995	1000	1005	1010	1015	1020	1025	1030	1035	1040	1045	1050	1055	1060	1065	1070	1075	1080	1085	1090	1095	1100	1105	1110	1115	1120	1125	1130	1135	1140	1145	1150	1155	1160	1165	1170	1175	1180	1185	1190	1195	1200	1205	1210	1215	1220	1225	1230	1235	1240	1245	1250	1255	1260	1265	1270	1275	1280	1285	1290	1295	1300	1305	1310	1315	1320	1325	1330	1335	1340	1345	1350	1355	1360	1365	1370	1375	1380	1385	1390	1395	1400	1405	1410	1415	1420	1425	1430	1435	1440	1445	1450	1455	1460	1465	1470	1475	1480	1485	1490	1495	1500	1505	1510	1515	1520	1525	1530	1535	1540	1545	1550	1555	1560	1565	1570	1575	1580	1585	1590	1595	1600	1605	1610	1615	1620	1625	1630	1635	1640	1645	1650	1655	1660	1665	1670	1675	1680	1685	1690	1695	1700	1705	1710	1715	1720	1725	1730	1735	1740	1745	1750	1755	1760	1765	1770	1775	1780	1785	1790	1795	1800	1805	1810	1815	1820	1825	1830	1835	1840	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	1915	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2065	2070	2075	2080	2085	2090	2095	2100	2105	2110	2115	2120	2125	2130	2135	2140	2145	2150	2155	2160	2165	2170	2175	2180	2185	2190	2195	2200	2205	2210	2215	2220	2225	2230	2235	2240	2245	2250	2255	2260	2265	2270	2275	2280	2285	2290	2295	2300	2305	2310	2315	2320	2325	2330	2335	2340	2345	2350	2355	2360	2365	2370	2375	2380	2385	2390	2395	2400	2405	2410	2415	2420	2425	2430	2435	2440	2445	2450	2455	2460	2465	2470	2475	2480	2485	2490	2495	2500	2505	2510	2515	2520	2525	2530	2535	2540	2545	2550	2555	2560	2565	2570	2575	2580	2585	2590	2595	2600	2605	2610	2615	2620	2625	2630	2635	2640	2645	2650	2655	2660	2665	2670	2675	2680	2685	2690	2695	2700	2705	2710	2715	2720	2725	2730	2735	2740	2745	2750	2755	2760	2765	2770	2775	2780	2785	2790	2795	2800	2805	2810	2815	2820	2825	2830	2835	2840	2845	2850	2855	2860	2865	2870	2875	2880	2885	2890	2895	2900	2905	2910	2915	2920	2925	2930	2935	2940	2945	2950	2955	2960	2965	2970	2975	2980	2985	2990	2995	3000	3005	3010	3015	3020	3025	3030	3035	3040	3045	3050	3055	3060	3065	3070	3075	3080	3085	3090	3095	3100	3105	3110	3115	3120	3125	3130	3135	3140	3145	3150	3155	3160	3165	3170	3175	3180	3185	3190	3195	3200	3205	3210	3215	3220	3225	3230	3235	3240	3245	3250	3255	3260	3265	3270	3275	3280	3285	3290	3295	3300	3305	3310	3315	3320	3325	3330	3335	3340	3345	3350	3355	3360	3365	3370	3375	3380	3385	3390	3395	3400	3405	3410	3415	3420	3425	3430	3435	3440	3445	3450	3455	3460	3465	3470	3475	3480	3485	3490	3495	3500	3505	3510	3515	3520	3525	3530	3535	3540	3545	3550	3555	3560	3565	3570	3575	3580	3585	3590	3595	3600	3605	3610	3615	3620	3625	3630	3635	3640	3645	3650	3655	3660	3665	3670	3675	3680	3685	3690	3695	3700	3705	3710	3715	3720	3725	3730	3735	3740	3745	3750	3755	3760	3765	3770	3775	3780	3785	3790	3795	3800	3805	3810	3815	3820	3825	3830	3835	3840	3845	3850	3855	3860	3865	3870	3875	3880	3885	3890	3895	3900	3905	3910	3915	3920	3925	3930	3935	3940	3945	3950	3955	3960	3965	3970	3975	3980	3985	3990	3995	4000	4005	4010	4015	4020	4025	4030	4035	4040	4045	4050	4055	4060	4065	4070	4075	4080	4085	4090	4095	4100	4105	4110	4115	4120	4125	4130	4135	4140	4145	4150	4155	4160	4165	4170	4175	4180	4185	4190	4195	4200	4205	4210	4215	4220	4225	4230	4235	4240	4245	4250	4255	4260	4265	4270	4275	4280	4285	4290	4295	4300	4305	4310	4315	4320	4325	4330	4335	4340	4345	4350	4355	4360	4365	4370	4375	4380	4385	4390	4395	4400	4405	4410	4415	4420	4425	4430	4435	4440	4445	4450	4455	4460	4465	4470	4475	4480	4485	4490	4495	4500	4505	4510	4515	4520	4525	4530	4535	4540	4545	4550	4555	4560	4565	4570	4575	4580	4585	4590	4595	4600	4605	4610	4615	4620	4625	4630	4635	4640	4645	4650	4655	4660	4665	4670	4675	4680	4685	4690	4695	4700	4705	4710	4715	4720	4725	4730	4735	4740	4745	4750	4755	4760	4765	4770	4775	4780	4785	4790	4795	4800	4805	4810	4815	4820	4825	4830	4835	4840	4845	4850	4855	4860	4865	4870	4875	4880	4885	4890	4895	4900	4905	4910	4915	4920	4925	4930	4935	4940	4945	4950	4955	4960	4965	4970	4975	4980	4985	4990	4995	5000	5005	5010	5015	5020	5025	5030	5035	5040	5045	5050	5055	5060	5065	5070	5075	5080	5085	5090	5095	5100	5105	5110	5115	5120	5125	5130	5135	5140	5145	5150	5155	5160	5165	5170	5175	5180	5185	5190	5195	5200	5205	5210	5215	5220	5225	5230	5235	5240	5245	5250	5255	5260	5265	5270	5275	5280	5285	5290	5295	5300	5305	5310	5315	5320	5325	5330	5335	5340	5345	5350	5355	5360	5365	5370	5375	5380	5385	5390	5395	5400	5405	5410	5415	5420	5425	5430	5435	5440	5445	5450	5455	5460	5465	5470	5475	5480	5485	5490	5495	5500	5505	5510	5515	5520	5525	5530	5535	5540	5545	5550	5555	5560	5565	5570	5575	5580	5585	5590	5595	5600	5605	5610	5615	5620	5625	5630	5635	5640	5645	5650	5655	5660	5665	5670	5675	5680	5685	5690	5695	5700	5705	5710	5715	5720	5725	5730	5735	5740	5745	5750	5755	5760	5765	5770	5775	5780	5785	5790	5795	5800	5805	5810	5815	5820	5825	5830	5835	5840	5845	5850	5855	5860	5865	5870	5875	5880	5885	5890	5895	5900	5905	5910	5915	5920	5925	5930	5935	5940	5945	5950	5955	5960	5965	5970	5975	5980	5985	5990	5995	6000	6005	6010	6015	6020	6025	6030	6035	6040	6045	6050	6055	6060	6065	6070	6075	6080	6085	6090	6095	6100	6105	6110	6115	6120	6125	6130	6135	6140	6145	6150	6155	6160	6165	6170	6175	6180	6185	6190	6195	6200	6205	6210	6215	6220	6225	6230	6235	6240	6245	6250	6255	6260	6265	6270	6275	6280	6285	6290	6295	6300	6305	6310	6315	6320	6325	6330	6335	6340	6345	6350	6355	6360	6365	6370	6375	6380	6385	6390	6395	6400	6405	6410	6415	6420	6425	6430	6435	6440	6445	6450	6455	6460	6465	6470	6475	6480	6485	6490	6495	6500	6505	6510	6515	6520	6525	6530	6535	6540	6545	6550	6555	6560	6565	6570	6575	6580	6585	6590	6595	6600	6605	6610	6615	6620	6625	6630	6635	6640	6645	6650	6655	6660	6665	6670	6675	6680	6685	6690	6695	6700	6705	6710	6715	6720	6725	6730	6735	6740	6745	6750	6755	6760	6765	6770	6775	6780	6785	6790	6795	6800	6805	6810	6815	6820	6825	6830	6835	6840	6845	6850	6855	6860	6865	6870	6875	6880	6885	6890	6895	6900	6905	6910	6915	6920	6925	6930	6935	6940	6945	6950	6955	6960	6965	6970	6975	6980	6985	6990	6995	7000	7005	7010	7015	7020	7025	7030	7035	7040	7045	7050	7055	7060	7065	7070	7075	7080	7085	7090	7095	7100	7105	7110	7115	7120	7125	7130	7135	7140	7145	7150	7155	7160	7165	7170	7175	7180	7185	7190	7195	7200	7205	7210	7215	7220	7225	7230	7235	7240	7245	7250	7255	7260	7265	7270	7275	7280	7285	7290	7295	7300	7305	7310	7315	7320	7325	7330	7335	7340	7345	7350	7355	7360	7365	7370	7375	7380	7385	7390	7395	7400	7405	7410	74
---------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	----

Najstarejši ohranjeni vozni red je iz leta 1914. Iz tega 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.

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

Na voznem redu iz leta 1958 pa je razvidno, da je bil vozni čas na celotni trasi med Celjem in Dravogradom 2 uri in 58 minut, od tega je čas postankov 35 minut. V nasprotni smeri pa je bil čas vožnje nekoliko krajši in je znašal 2 uri in 46 minut. Tudi postanki so bili krajši in so znašali 30 minut. Neto čas vožnje je tako znašal med 136 in 143 minutami, kar je dobri dve uri.

13. Celje—Velenje—Dravograd														
0.05	—	4.25	9.10	13.40	18.20	—	odh.	Ljubljana 2	prih.	8.25	—	13.15	—	17.50
2.43	—	7.01	11.48	16.18	20.57	89	prih.	Celje 2	odh.	5.48	—	10.37	—	15.09
	P	P	P	P	P					P	P	P	P	P
7512	7562	7514	7516	7518	7522	km		Postaje		7513	7547	7515	7563	7517
2-3	3	2-3	2-3	2-3	2-3					2-3	3	2-3	3	2-3
4.30	—	7.30	13.13	16.40	21.12	—	odh.	Celje 2	prih.	5.37	7.26	10.16	—	14.40
4.42	—	7.42	13.25	16.52	21.24	7	↓	Petrovče	↑	5.27	7.12	10.06	—	14.30
4.47	—	7.47	13.30	16.57	21.29	9	↓	Zalec	↑	5.22	7.06	10.01	—	14.25
4.55	—	7.56	13.38	17.05	21.37	14	↓	Sentpeter ob Sav.	↑	5.14	6.54	9.54	—	14.18
5.07	—	8.04	13.46	17.13	21.45	18	↓	Polzela	↑	5.06	6.43	9.47	—	14.11
5.18	—	8.16	14.02	17.24	21.56	24	↓	Smartno ob Paki	↑	4.56	6.30	9.37	—	14.01
5.23	—	8.21	14.07	17.29	22.01	26	↓	Paška vas	↑	4.51	6.24	9.32	—	13.56
5.38	—	8.37	14.22	17.44	22.16	33	↓	Šostanj	↑	4.36	6.02	9.17	—	13.41
5.45	—	8.44	14.29	17.51	22.23	36	↓	Pesje	↑	4.29	5.53	9.10	—	13.34
5.50	—	8.49	14.34	17.56	22.28	38	↓	Velenje	↑	4.24	5.46	9.05	—	13.29
—	—	5.16	8.57	—	18.04	—	↓	Selo	↑	—	—	8.55	15.14	—
—	—	5.21	9.03	—	18.10	—	↓	Paka	↑	—	—	8.49	—	17.54
—	—	5.34	9.10	—	18.17	—	↓	Gornji Dolgi	↑	—	—	8.43	—	17.48
—	—	5.58	9.26	—	18.38	—	↓	Mislinja	↑	—	—	8.33	14.46	—
—	—	6.17	9.36	—	18.43	—	↓	Dovže	↑	—	—	8.23	14.25	—
—	—	6.31	9.44	—	18.51	—	↓	Turiška vas	↑	—	—	8.12	13.54	—
7520	6.42	9.52	7524	18.59	—	60	↓	Smartno p. Slovenj.	↑	—	—	8.02	13.34	7523
2-3	6.49	9.57	2-3	19.04	—	62	↓	Slovenj Gradec m.	↑	—	—	7.55	13.27	3
5.09	7.53	10.03	14.42	19.09	—	64	↓	Slovenj Gradec	↑	—	—	7.52	13.17	11.50
5.13	7.59	10.07	14.46	19.13	—	65	↓	Sv. Jedert	↑	—	—	7.48	—	11.47
5.22	8.11	10.16	14.55	19.22	—	69	↓	Sentjanž	↑	—	—	7.37	—	11.36
5.28	8.19	10.22	15.01	19.28	—	71	↓	Otiški vrh	↑	—	—	7.31	—	11.30
5.32	8.40	10.26	15.05	19.32	—	73	↓	Dravograd 21	↑	—	—	7.27	—	11.26
5.37	8.46	10.31	15.10	19.37	—	75	↓	Dravograd 21	↑	—	—	7.21	—	11.20
5.45	—	11.10	15.19	20.43	—	—	odh.	Dravograd 21	prih.	—	—	7.07	—	11.04
7.26	—	12.45	17.04	22.23	—	65	prih.	Maribor 21	odh.	—	—	5.20	—	9.22

Slika 16: Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1954 (Arhiv KPM)

Razdaljo med Celjem in Velenjem, ki znaša okoli 38 kilometrov je vlak prevozil v okoli 70–80 minutah, razdaljo med Velenjem in Dravogradom pa v okoli 95–110 minutah. Hitrost potovanja na obeh odsekih je bila tako zaradi zahtevnosti terena in večjega števila postajališč (med Velenjem in Dravogradom je bilo 10 postaj in postajališč, med Celjem in Velenjem pa 8 postaj in postajališč) različna. Povprečna hitrost na odseku Celje–Velenje je tako znašala 22,75–28,57 km/h, na odseku Velenje–Dravograd pa 20,77–22,78 km/h. Glede na dejstvo, da je bila hitrost na celotni progi omejena na 25 km/h so bila odstopanja relativno majhna in znašajo manj kot 20 %.

2.7 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. Že 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. V šestdesetih letih je število potnikov močno upadlo.³⁸

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.³⁹

³⁸ Marko Rovšnik, 2024.

³⁹ Prav tam.

Tabela 6: Število prodanih vozovnic po postajah (Grabnar, 1999)

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 *	139.528	130.877	55.938
SKUPAJ	506.391	461.901	205.075

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 zelo upadlo. V Mislinji za dvakrat, v Slovenj Gradcu za dva in polkrat v Dravogradu pa za okoli 20 %. 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. Skupno število vozovnic na vseh postajah je upadlo za okoli 300 tisoč, s tem, da je potrebno upoštevati, da so podatki za leto 1968 za prvo polovico leta. Vseeno pa je razvidno, da je število prodanih vozovnic upadalo.

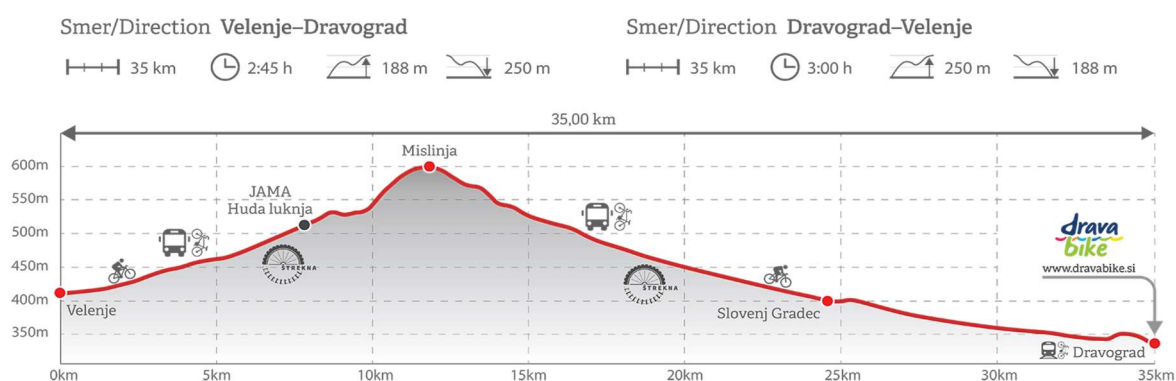
3 ŠTEKNA

Štekna 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. »štreki«. Gre za eno infrastrukturno najbolj urejenih tovrstnih kolesarskih poti v Sloveniji s slikovito panoramo Pohorja in Uršlje gore ter doživetjem ob vožnji skozi sotesko Huda luknja.⁴⁰

Štekna, 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 občuti med vožnjo skozi predora (luči se prižigajo na senzor), čez most v Slovenj Gradcu in čez kamniti viadukt v Gornjem Doliču.⁴¹

V celotni dolžini med Velenjem in Dravogradom kolesarska pot meri 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.⁴²

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 tudi gre skozi srednjeveško mestno jedro Slovenj Gradca.



Slika 17: Grafična shema kolesarske poti Štekna (<https://strekna.si/>)

⁴⁰ <https://strekna.si/#strekna> dostopno 5. 12. 2024.

⁴¹ Demšar, Simon: Kolesarska avtocesta po dolini Mislinje: Štekna Družinski kolesarski vodnik: 50 kolesarskih izletov po Sloveniji, Ljubljana, 2020.

⁴² <https://strekna.si/#strekna> dostopno 5. 12. 2024.

Štekna bus je bil vzpostavljen kot pilotna aktivnost projekta *Trans-Borders*, ki se je izvajal v okviru programa *Interreg Srednja Evropa*. V njem se je devet organizacij iz Nemčije, Poljske, Češke, Avstrije in Slovenije osredotočalo na izboljšanje javnega potniškega prometa v robnih in obmejnih območjih srednje Evrope.⁴³

Štekna bus vozi od Velenja do avstrijskega mesta Labot (Lavamund). V projektu Štekna bus sodelujejo državna in zasebna podjetja iz Slovenije in Avstrije.



Slika 18: Spominska kuverta ob odprtju kolesarske poti Štekna
(<https://e-koroska.si/strekna-nekdaj-zelezniska-proga-danes-pa-kolesarska-pot/>)

3.1 DODATNA TURISTIČNA PONUDBA OB ŠTREKNI

Kolesarska pot Štekna na trasi Velenje-Dravograd nudi tudi druge možnosti 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 preživel nekajdnevni aktivni dopust.

Velenje:

V Velenju lahko poleg obiska Pikinega festivala, ki poteka v začetku septembra, poleti obiščete

⁴³ <https://strekna.si/#strekna> dostopno 5. 12. 2024.

Visto in se kopate 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 izpostavljamo: 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 pa priporočamo ogled Hude luknje, ki ga za manjše skupine organizira koroški šaleški jamarski klub Speleos – Siga. Na bližnjih hribih Vodemla in Skalni vrh se lahko podate po novih urejenih enoslednicah različnih kategorij (enoslednica ali proga za spust z gorskim kolesom). Za prenočevanje v Velenju predlagamo kamp Jezero ob Velenjskem jezeru ali kolesarjem prijazno prenočišče Mraz.

DOLŽINE PREDOROV NA ŠTREKNI LENGTH OF THE TUNNELS ALONG THE ŠTEKNA ROUTE		
ime name	leto year	dolžina length
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		

Slika 19: Dolžine predorov na Štekni (foto: Žan Rovšnik)

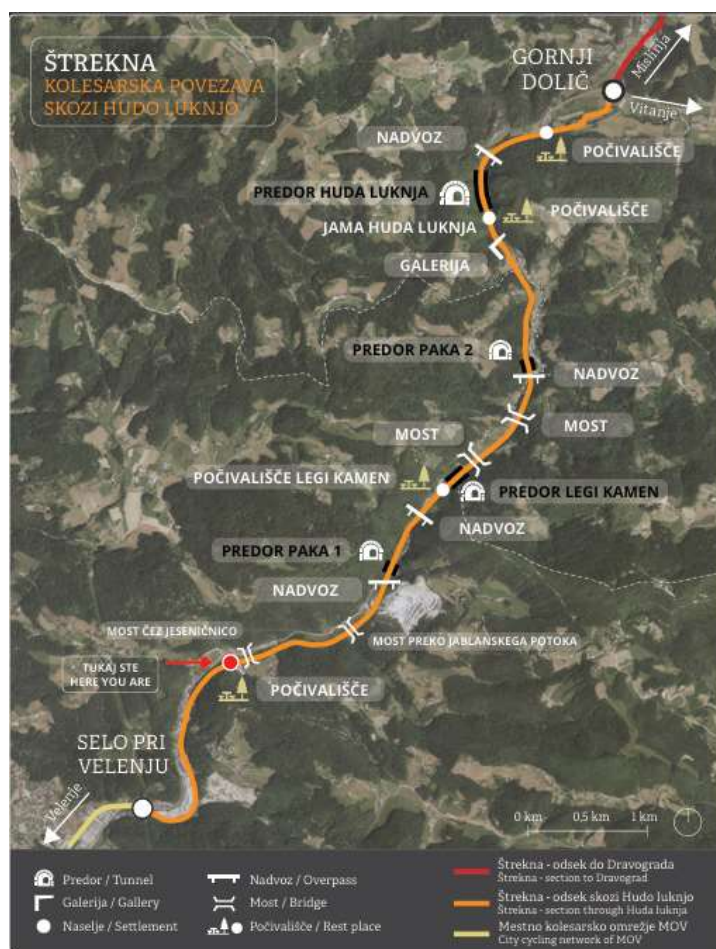
Mislinja:

V Mislinji predlagamo ogled skakalnega centra, ki je eden boljše urejenih v Sloveniji. Ob tem si lahko kolesarji ogledajo še rojstno hišo znanega koroškega slikarja Jožeta Tisnikarja. Za tiste bolj lačne pa priporočamo 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, kjer je tudi veliko možnosti za daljše pohode. Zanimiva je tudi picerija Vagon na nekdanji železniški postaji v Mislinji.

Slovenj Gradec:

V Slovenj Gradcu priporočamo obisk starega mestnega jedra z gradom, ki je mestu tudi dal

ime. Tistim, ki jih zanima kultura, priporočamo obisk Koroške galerije likovnih umetnosti ali Pokrajinskega muzeja Slovenj Gradec. V okolici mesta pa pripočamo še ogled Legna z arheološkimi ostanki. Za lačne pa priporočamo 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 pa se lahko odpravite tudi na bližnje Kope ali Uršljo goro, seveda če imate dovolj energije in volje.



Slika 20: Infomativna tabla na odseku Velenje–Gornji Dolič (foto: Žan Rovšnik)

V zimskem času na velenjski Visti naredijo progo za tek na smučeh. Podobno bi lahko naredili na kolesarski poti Štekna. Ob večji količini snega je možno tek opraviti tudi na progi, še posebej na trasi med Mislinjo in Slovenj Gradcem, ki je povsem ravninska. V primeru težav s snegom ali visokimi temperaturami bi lahko to izpeljali s posebnimi rolkami in začeli tekme svetovnega pokala n rolkah. Na stezi bi lahko organizirali tekme celinskega pokala ali nižjih tekmovanj v teku na smučeh, ampak bi namesto smuči uporabljali posebne rolke.

4 METODOLOGIJA

Pri raziskovalnem delu smo sledili priporočilom Raziskovalčevega praktikuma (Povše, 2020). Pri navajanju literature, pisnih in ustnih virov smo upoštevali napotke s seminarja za osnovnošolske raziskovalce, ki je bil v mesecu novembru 2024 na Šolskem centru Velenje.

4.1 PREGLED ARHIVSKEGA IN DRUGIH VIROV

Po elektronski pošti smo s pomočjo mentorjev navezali stik s Koroškim pokrajinskim muzejem Slovenj Gradec in Muzejem Velenje, ki sta nam posredovala slikovno gradivo. Slednjega smo tudi obiskali in dokumentirali gradivo, ki ga hranijo. S pomočjo domoznanskega oddelka Knjižnice Velenje in gospoda Davida Čeruja smo pregledali gradivo, ki ga na temo raziskovalne naloge hranijo. S pomočjo obeh odličnih poznavalcev zgodovine železnice na Slovenskem, to je gospoda Mladena Bogiča in gospoda Klemna Ponikvarja, pa smo dobili še manjkajoče podatke o prevoznih sredstvih, ki smo jih vključili v nalogo.

4.2 ANKETA

Med raziskavo smo pripravili tudi dve anketi, s katerimi smo od anketiranih ugotavljali poznavanje nekdanje železniške proge in kolesarske poti Štrekna. Prvo anketo smo razdelili med starejšo populacijo, ki se proge spominja in je z njo imela neposreden stik. Drugo anketo pa smo opravili s pomočjo dijakov Šolskega centra Velenje, ki so pogosti uporabniki nove kolesarske poti.

4.2.1 ANKETA O NEKDANJI ŽELEZNIŠKI PROGI

V anketi je sodelovalo 40 starejših prebivalcev iz Mestne občine Velenje, članov raznih velenjskih društev. Vsi prebivalci so bili starejši od 60 let in se železniške proge spominjo iz otroštva. Anketirani so anketo izpolnili v mesecu januarju 2025 na klasičen način.

Starostna razporeditev anketiranih je bila naslednja:

60–69 let	70–79 let	80–89 let	90 let in več
17 anketiranih	16 anketiranih	5 anketiranih	2 anketirana

Glede na spol so bili anketirani zastopani takole: 28 anketiranih je bilo ženskega spola, 12 anketiranih pa moškega spola. Prevladovala so ženske, njihov delež je bil 70 %.

Na 1. vprašanje, ki je od anketiranih zahtevalo poznavanje stoletja izgradnje Mislinjske proge je 39 anketiranih odgovorilo pravilno, nepravilen odgovor je bil samo eden. Delež pravilnih odgovorov je 97,5 %.

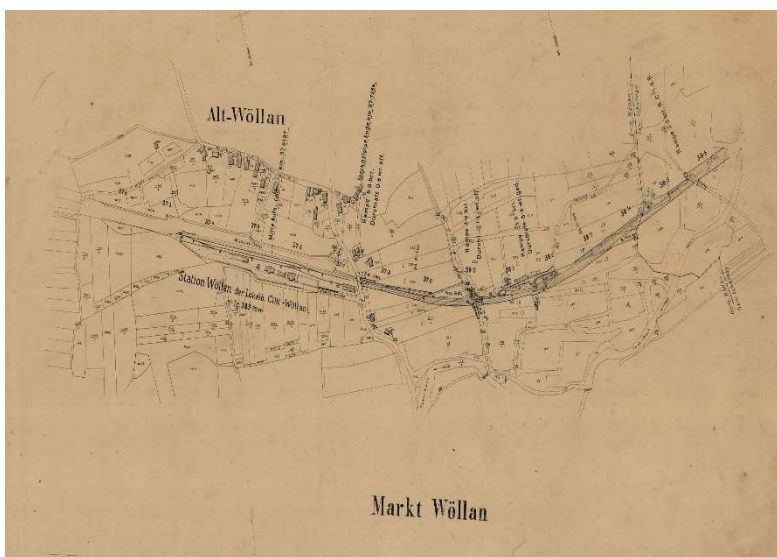
Pri 2. vprašanju so anketirani odgovarjali o imenu države, v kateri je bila zgrajena Mislinjska proga. Pravilen odgovor je bil Avstro-Ogrska. 32 anketiranih je odgovorilo pravilno, 8 anketiranih pa napačno. Delež pravilnih odgovorov je bil 80 %. Na vprašanje o namenu proge so bili najpogostejši odgovori: **gospodarstvo, povezava, potovanje, prevoz, prevoz premoga, promet, tovor**. Vsi omenjeni odgovori so pomensko pravilni. Nepravilen odgovor je bil samo eden in sicer: **povezava Dunaj–Trst**.

3. vprašanje je od anketiranih zahtevalo oceno trajanja potovanja na nekdanji Mislinjski progi, ki je merila 36 km. Pravilen odgovor več kot eno in manj kot dve uri je izbralo 20 anketiranih, nepravilni odgovor (več kot dve uri) pa 20 anketiranih. Hitrost potovanja so anketirani delno ocenili pravilno, saj je delež pravilnih odgovorov 50 %, delež napačnih pa prav tako 50 %. Med dejavniki, ki vplivajo na hitrost potovanja pa so navedli: **dotrajana oprema, hitrost potovanja, moč, naklon, neugoden relief, neugoden teren, ovinki, parne lokomotive, postaje, soteska, strm relief, trasa, tuneli, veliko postankov, viadukt, višinska razlika, vreme**. Vse navedeno vpliva na hitrost potovanja z vlakom in je pomensko pravilno.

4. vprašanje je od anketiranih zahtevalo poznavanje vzrokov za ukinitve železniške proge Velenje–Dravograd. Glavna vzroka sta bila dva in sicer **konkurenca drugih oblik prometa in nerentabilnost proge**, saj se je **število potnikov v zadnjih letih zmanjševalo**. Pravilno so odgovorili vsi anketirani (38), dva anketirana pa na vprašanje nista odgovorila. Drugi del vprašanja je zajemal poznavanje leta ukinitve proge. **Proga je bila ukinjena leta 1968 (potniški del) in leta 1969 (tovorni del)**. Pravilno je odgovorilo 17 anketiranih, napačno pa 23 anketiranih. Delež pravilnih odgovorov je tako okoli 42,5 %. Veliko odgovorov je bilo ocena, saj časovna oddaljenost dogodka pogosto prispeva k brisanju zgodovinskega spomina.

Zadnje, 5. vprašanje pa je od anketiranih zahtevalo poznavanje trase nekdanje železniške proge

skozi mesto Velenje in primestna naselja. Da poznajo traso proge, je odgovorilo 29 anketiranih, da je ne poznajo, pa 11 anketiranih. Delež tistih, ki se proge spomnijo je tako okoli 72,5 %. Na vprašanje, ki je od anketiranih zahtevalo opis proge skozi Velenje je večina prvih navedla nekdanjo traso, ki je potekala od železniške postaje mimo vrta do Šolskega centra Velenje, mimo Zdravstvenega doma Velenje, nato mimo blokov na Tomšičevi do Efenkove, preko Kidričeve do Livade in mimo Šaleka do današnjega Hoferja v Paki pri Velenju, kjer je bila tudi železniška postaja.



Sliki 21, 22: Načrta železniške proge na odseku Velenje–Šalek–Sele (Fototeka MV)

4.2.2 ANKETA O KOLESARSKI POTI ŠTREKNA

V anketi je sodelovalo 99 dijakov Elektro in računalniške šole, ki deluje v okviru Šolskega centra Velenje. Anketirani so anketo izpolnili v mesecu decembru 2024 na klasičen način.

Starostna razporeditev dijakov je bila naslednja:

15 let	16 let	17 let	18 let	19 let
1 dijak	40 dijakov	54 dijakov	2 dijaka	2 dijaka

Glede na spol so bili dijaki zastopani takole: 84 dijakov je bilo moškega spola, 15 dijakov pa ženskega spola. Glede na poklicno usmerjenost, so torej prevladovali moški, njihov delež je bil okoli 85 %.

Na 1. vprašanje, ki je od anketiranih zahtevalo poznavanje leta izgradnje kolesarske poti Štrekna je 78 anketiranih odgovorilo pravilno, 21 pa napačno. Delež pravilnih odgovorov je blizu 80 %.

Pri 2. vprašanju so anketirani odgovarjali o tem po čem je kolesarska pot dobila ime. Najpogostejši odgovori so bili: **proga, tračnice, bar v Šoštanju (Štrekna), železnica, železniška proga**. Vsi omenjeni odgovori so pomensko pravilni. Med napačnimi odgovori pa so prevladovali: **cesta, kolo, kolesarska proga, vlak**. Okoli tretjine anketiranih je na vprašanje odgovorilo ne vem. Zanimiva odgovora sta bila med drugim še: **arhitekt in ideja**. Pri vprašanju o namenu izgradnje poti pa so kot namen navedli: **hitrost povezave, kolesarjenje, kolesarska pot, lažja pot, manj kolesarjev na cesti, manj motornega prometa, povezava, povezava Velenje–Dravograd, povezati občine, promocija kolesarstva, varna pot, varnost, več gibanja**.

3. vprašanje je od anketiranih zahtevalo oceno trajanja potovanja na celotni trasi kolesarske poti Štrekna, ki meri 36 km. Pravilen odgovor več kot eno in manj kot dve uri je izbralo 62 anketiranih, nepravilna odgovora (manj kot eno uro in več kot dve uri) pa 37 anketiranih. Hitrost potovanja so anketirani ocenili pravilno. Med dejavniki, ki vplivajo na hitrost potovanja pa so navedli: **breg, družba, e-kolo, energija, geografska lega, izbor kolesa, gneča, hidracija, hitrost, hribovje, klanec in ovinki, kondicija, konfiguracija proge, masa, moč, motivacija, naklon in spust, noge, premori, pripravljenost, promet, razpoloženje, razdalja, sposobnost, stanje kolesa, starost, strmina poti, število kolesarjev, telesna konstitucija, tip kolesa, upor vetra, urejenost poti, veter, višinska razlika, vreme in čas, vremenske razmere, vrsta kolesa, vzdržljivost, zahtevnost terena, zdravje, znamenite točke**. Vse

navedeno vpliva na hitrost potovanja s kolesom in je pomensko pravilno.

Pri 4. vprašanju so anketirani našeli občine, ki so na trasi kolesarske proge Štekna. Navedli so naslednje občine: **Dravograd, Mislinja, Slovenj Gradec, Velenje**. Odgovori so bili pravilni. Med nepravilnimi odgovori so navedli še občine: Dolič, Paka pri Velenju (nista občini) in Črna na Koroškem, Novo mesto, Polzela, Šmartno ob Paki in Trbovlje, ki niso na trasi kolesarske proge Štekna.

Zadnje, 5. vprašanje pa je od anketiranih zahtevalo navedbo dejavnosti, ki bi jih lahko povezali s kolesarsko progo Štekna. Odgovori so bili naslednji: **gostinstvo, izposoja koles, jamarstvo, kolesarski hotel, kolesarjenje, padalstvo, potujoča trgovina, promet, restavracija, servis za kolesa, trgovina, trgovina s suvenirji, turizem, znamenitosti**. Anketirani so s kolesarsko progo povezali priložnosti, ki jih ta prinaša v okolje. Kolesarstvo lahko ima multiplikativen učinek na turizem na tem območju.

4.2.3 PODATKI O UPORABNIKIH KOLESARSKE POTI ŠTEKNA

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 v mesecu maju tudi uradno odprta. Podatki zajemajo vse kolesarje (zajeti sta obe smeri, to je Velenje – Mislinja in Mislinja – Velenje) na števnem 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 tabelo:

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 v obdobju poletja in jeseni, saj so 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. **Glede**

na zeleno zimo v začetku leta 2024 je bilo število kolesarjev nadpovprečno visoko. Pravi razcvet pa je bil v poletnem in jesenskm obdobju, ko je dobra promocija nove kolesarske poti Štekna privabila veliko kolesarjev iz vse Slovenije in tudi tujine. Deleža sta tako pričakovano zelo visoka, glavnina kolesarjev pa odpade na poletno obdobje v času med majem in julijem, ko se je proga tudi odprla.

Glede na podatke pričakujemo 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.

5 RAZPRAVA

Prvo hipotezo, da je imela železniška proga Velenje–Dravograd velik pomen za prebivalce Mislinjske doline, smo z raziskovalnim delom potrdili. Ugotovili smo, da je bila železniška povezava dolgo časa najhitrejši in praktično edini način javnega prevoza na tem območju. Ob tem je bila pomembna tudi za lokalno gospodarstvo, ki ga je ukinitve proge med Velenjem in Dravogradom zelo prizadela.

Drugo hipotezo, da je bila železniška proga ukinjena zaradi premajhnega števila potnikov, lahko potrdimo. Podatki o prodanih vozovnicah v zadnjih letih proge kažejo na hitro upadanje potniškega prometa. Kljub temu, da je bila odločitev o ukinitvi proge sprejeta na predlog takratnega železniškega gospodarstva, žal ne obstaja noben dokument, ki navaja razloge za ukinitve proge.

Tretjo hipotezo, da je k ukinitvi železniške proge odločilno vplival razvoj javnega prometa, lahko ovržemo. Javni promet je v Sloveniji obstajal že v času Kraljevine Jugoslavije, hitro se je razvijal tudi po drugi svetovni vojni. Iz voznih redov na železniški progi Velenje–Dravograd do ukinitve proge ni bilo manjšega števila vlakov, ampak so za potrebe prevoza študentov s Koroške uvedli tudi povezavo med Ljubljano in Prevaljami z dizelsko kompozicijo, ki je bila bistveno hitrejša.

Četrto hipotezo, da je obnovljena kolesarska pot Štrekna prispevala k večji prepoznavnosti Velenja in Mislinje, lahko potrdimo. Na podlagi podatkov Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo v letu 2024 smo ugotovili, da je bilo na kolesarski poti v devetih mesecih tega leta dobrih 95 tisoč kolesarjev, kar bistveno prispeva k promociji obeh krajev. Štrekna je postala velik hit in v poletnih mesecih se je pogosto zgodilo, da je bilo ob vikendih nemogoče najti parkirno mesto na izhodiščni točki v Velenju. Menimo, da ima nova kolesarska pot tudi pozitivne učinke na turizem v Velenju, Mislinji in Slovenj Gradcu.

Peto hipotezo, da kolesarska pot nudi možnosti za druge oblike turizma, lahko potrdimo. Tri večja središča (Velenje, Mislinja in Slovenj Gradec) s pestro ponudbo kulinarike, naravnih in kulturnih znamenitosti, adrenalinskega turizma in športa lahko ponudijo dodatne aktivnosti za kolesarske navdušence. Če bodo le-ti podaljšali bivanje v Velenjski kotlini ali Mislinjski dolini, pa bo to dobro vplivalo tudi na turizem v vseh omenjenih krajih.

6 ZAKLJUČEK

V naši raziskovalni nalogi smo raziskovali nekdanjo železniško progo Velenje–Dravograd, znano tudi pod imenom Mislinjska proga. Proga je delovala skoraj 70 let, med letoma 1899 in 1968. Leta 2024 so na trasi proge odprli kolesarsko pot Štrekna, ki je dobila ime po nekdanji progi.

Raziskovalno delo smo začeli v poletnih mesecih. Idejo za raziskovanje smo dobili ob opazovanju velikega števila kolesarjev v Šaleku, saj je Štrekna takoj po odprtju postala pravi hit. Zanimalo nas je, odkod izvira ime in kakšen pomen je za prebivalce imela železniška proga.

Najprej smo v domoznanskem oddelku Knjižnice Velenje pregledali literaturo. Sledila je navezava stikov s Koroškim pokrajinskim muzejem v Slovenj Gradcu in Muzejem Velenje. Slednjega smo tudi obiskali in pregledali gradivo o progi. Preko mentorjev smo navezali stike še z nekaterimi odličnimi poznavalci železnic na Slovenskem. Sledil je praktičen del in priprava dveh anket, s katerimi smo preverili poznavanje proge nekoč (starejši prebivalci Velenja) in kolesarske poti danes (dijaki Šolskega centra Velenje).

Zavedamo se, da smo raziskali samo del železniške proge Štrekna in da je možno raziskati še veliko drugega. Verjamemo, da smo z nalogo dosegli naš namen, to je spoznati in na zanimiv način predstaviti prometno vlogo Štrekne.

7 POVZETEK

V raziskovalni nalogi smo raziskovali nekdanjo železniško progo 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.

Najprej smo s pomočjo Domoznanskega oddelka Knjižnice Velenje pregledali ustrezno literaturo. S pomočjo Koroškega pokrajinskega muzeja iz Slovenj Gradca in Muzeja Velenje smo pridobili ustrezno arhivsko gradivo, ki smo ga vključili v nalogo. Uporabne podatke pa smo pridobili tudi od gospoda Mladena Bogiča in Klemna Ponikvarja.

Z raziskovalnim delom smo ugotovili, da je bila Mislinjska proga pomembna prometna povezava Šaleške, Mislinjske doline in slovenskega dela Koroške. Gradnja te železniške proge, ki je bila speljana skozi sotesko Huda luknja, je bila velik izziv in je zahtevala tudi veliko prizadevanja s strani naših šaleških rojakov. Večina prometa je potekala s parnimi lokomotivami, sredi 60. let 20. stoletja pa so v potniškem prometu začeli uporabljati tudi dizelske vlake.

V okviru naloge smo izvedli tudi dve anketi, s katerima smo preverili poznavanje nekdanje železniške proge Velenje–Dravograd in kolesarske poti Štrekna. V anketi smo vključili starejše prebivalce Velenja in dijake Šolskega centra Velenje.

Raziskovalno delo je v prihodnje možno razširiti tudi na gospodarski del, ki je vezan na Premogovnik Velenje, zanimiva pa bi bila tudi raziskava, ki bi zajela poznavanje proge in spomine domačinov nanjo.

8 SUMMARY

In our research paper, we studied the former Velenje–Dravograd railway line, which operated between 1899 and 1968. Since in May 2024, a cycling path called Štekna was opened along the route of this railway, we focused on the significance of this route in transportation, both in the past and today.

First, with the help of the Local History Department of the Velenje Library, we reviewed the relevant literature. With the assistance of the Carinthian Regional Museum in Slovenj Gradec and the Velenje Museum, we obtained relevant archival materials, which we included in the paper. We also gathered useful data from Mr. Mladen Bogič and Klemen Ponikvar.

Through our research, we found that the Mislinja line was an important transportation link for the Šaleška and Mislinjska valleys, as well as the Slovenian part of Carinthia. The construction of this railway line, which passed through the Huda Luknja gorge, was a significant challenge and required considerable effort from our Šaleška fellow citizens. Most of the traffic was handled by steam locomotives, and in the mid-1960s, diesel trains began to be used for passenger transport.

As part of the project, we also conducted two surveys to assess the public's knowledge of the former Velenje–Dravograd railway line and the Štekna cycling path. We included elderly residents of Velenje and students from the Velenje School Center in the surveys.

The research could be expanded in the future to include the economic aspect related to the Velenje Coal Mine, and an interesting study could also focus on the knowledge of the railway line and the memories of local residents.

9 VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

DRSI – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Podatki o uporabnikih kolesarske proge Štekna

KPM – Koroški pokrajinski muzej Slovenj Gradec

Arhivsko gradivo

MV – Muzej Velenje

Fototeka

SLOVARJI

Slovar slovenskega knjižnega jezika. Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1998.

LITERATURA

1. Bogič, Mladen: Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici, Tiri in čas, številka 10, Ljubljana, 1998.
2. Cvirn, Janez, Studen, Andrej: Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, Ljubljana, 2001.
3. Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij: Mislinjska železniška proga 1899–1969 ob stoletnici otvoritve, Koroški pokrajinski muzej, Slovenj Gradec, 1999.
4. Kljajič, Damijan, Medved, Mateja: Vozil me je vlak, Razstava ob 120. obletnici odprtja proge Velenje–Dravograd, Muzej Velenje, 2019.
5. Mlinar, Franc, Kljajič, Damijan, Verbič, Franc: Savinjska proga – ob 120. letnici izgradnje proge Celje–Velenje, Muzej Velenje, 2011.
6. Nova proga: revija Slovenskih železnic, posebna izdaja, Ljubljana, 2024.
7. Panker, Andrej: Med vizijo in realnostjo – pregled razvoja železnic na Slovenskem, Urbani izziv, posebna izdaja, 2016.

8. Ponikvar, Klemen: Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, Rakek, 2021.

9. Regionalna razvojna agencija za Koroško (Ruprecht, Aleš): Poročilo o izvajanju storitve Štekna bus v letu 2023, Dravograd, 2023.

10. Resnik, Jože, Štepic, Štefan: Proga Celje–Velenje–Dravograd, Železniški muzej Ljubljana, 1991.

11. Sore, Anton: Železniška proga Celje–Velenje–Dravograd, Šaleški razgledi 12, Kulturni center Ivana Napotnika, Velenje, 1996.

SLOVARJI

Slovar slovenskega knjižnega jezika. Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1998.

ELEKTRONSKI VIRI

Shema kolesarske poti, <https://stekna.si/#stekna>, dostopno 5. 12. 2024.

Spominska kuverta Štekna, <https://e-koroska.si/stekna-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.

ZAHVALA

Zahvaljujemo se vsem, ki so nam pomagali pri raziskovalnem delu, še posebej obema mentorjema za vse nasvete in usmerjanje. Hvala tudi Koroškemu pokrajinskemu muzeju Slovenj Gradec in Muzeju Velenje za arhivsko in slikovno gradivo iz fototeke. Posebna hvala tudi vsem trem odličnim poznavalcem (Mladen Bogič, Klemen Ponikvar in Marko Rovšnik) železnice na Slovenskem, ki so nesebično priskočili na pomoč in nam pomagali pri nekaterih podrobnostih. Radi bi se zahvalili tudi Teji Jeraj za lektoriranje naloge. Hvala tudi našim družinam za vso podporo v času nastajanja najine raziskovalne naloge.

PRILOGE

ANKETNI VPRAŠALNIK 1

Pozdravljeni! Smo Din Omerović, Žan Rovšnik in Satria Leonard Gorjan, učenci 8. razreda OŠ Šalek. V letošnjem šolskem letu raziskujemo nekdanjo železniško progo med Velenjem in Dravogradom, znano tudi pod imenom Štekna. Prosimo vas za sodelovanje v anketi.

SPOL: M Ž

STAROST: _____

1. Železniška proga Velenje-Dravograd, znana tudi kot Mislinjska proga je bila zgrajena v:

A) 19. stoletju

B) 20. stoletju

2. Kako se je imenovala država, ki je financirala izgradnjo proge? Kaj je bil glavni namen izgradnje proge?

3. Kako dolgo je po vašem trajalo potovanje na celotnem odseku proge med Velenjem in Dravogradom? Dolžina proge je znašala okoli 36 kilometrov.

A) manj kot eno uro

B) več kot eno in manj kot dve uri

C) več kot dve uri

Kateri dejavniki so najbolj vplivali na hitrost potovanja?

4. Mislinjsko progo so v času Jugoslavije ukinili zaradi:

A) izgradnje novih prog

B) konkurence, v obliki cestnega prometa

C) nerentabilnosti

Ali morda veste, kdaj je bila proga ukinjena? _____

5. Ali veste kje v Velenju je Mislinjska proga potekala?

A) DA

B) NE

Če ste obkrožili da, lahko na kratko opišete traso?

Hvala za vaše odgovore!

ANKETNI VPRAŠALNIK 2

Pozdravljeni! Smo Din Omerović, Žan Rovšnik in Satria Leonard Gorjan, učenci 8. razreda OŠ Šalek. V letošnjem šolskem letu raziskujemo kolesarsko pot Štekna med Velenjem in Dravogradom. Prosimo vas za sodelovanje v anketi.

SPOL: M Ž

STAROST: _____

1. Kolesarska pot Velenje-Dravograd, znana tudi kot Štekna je bila dokončana:

A) leta 2023

B) leta 2024

2. Po čem je kolesarska pot dobila ime? Kaj je glavni namen izgradnje poti?

3. Kako dolgo po vašem mnenju traja kolesarjenje med Velenjem in Dravogradom? Dolžina poti znaša okoli 36 kilometrov.

A) manj kot eno uro

B) več kot eno in manj kot dve uri

C) več kot dve uri

Kateri dejavniki najbolj vplivajo na hitrost potovanja?

4. Trasa Štekne poteka skozi več občin. Naštejte vsaj tri občine skozi katere poteka kolesarska pot.

5. Katere gospodarske dejavnosti in na kakšen način bi lahko povezali s Štekno?

Hvala za vaše odgovore!

Promet v Sloveniji velja za enega glavnih virov onesnaževanja zraka in emisij toplogrednih plinov



Republika Slovenija
Ministrstvo za kohezijo in regionalni razvoj

Regijski center mobilnosti
Koroška

Iceland
Liechtenstein
Norway grants

Projekt ReMOBIL je sofinanciran s sredstvi Finančnega mehanizma Evropskega gospodarskega prostora (EGP) 2014–2021 in pripadajoče slovenske udeležbe v okviru javnega razpisa za sofinanciranje projektov v okviru programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje. Finančni mehanizem EGP predstavlja prispevek Islandije, Lihtenštajna in Norveške k zeleni, konkurenčni in vključujoči Evropi.

Za boljše načrtovanje in upravljanje je nujno usklajevati mnogo različnih interesov. Promet se praviloma ne konča na mejah, zato je nujno usklajevati pričakovanja več kot dvesto slovenskih občin, pristojnosti različnih resornih ministrstev in njihovih služb na državni ravni ter proaktivno sodelovati z regijami v sosednjih državah. Učinkovito orodje pri tem so lahko regijski centri mobilnosti. Strokovnjaki v takšnih centrih so poznavalci lokalnih, regionalnih okoliš in njihovih značilnosti ter sogovorniki državnih resorjev. Takšen regionalni model upravljanja mobilnosti se preizkuša v projektu ReMOBIL. V okviru projekta je bilo znotraj šestih regionalnih razvojnih agencij v Sloveniji vzpostavljenih šest regijskih centrov mobilnosti.

Regijski center mobilnosti znotraj RRA Koroška, d.o.o., med drugim sedmo leto koordinira sobotni kolesarski vlak na Koroški progi med Mariborom in Pliberkom v Avstriji. Ta je na trasi ob priljubljeni Dravski kolesarski poti prepeljal že več kot 4500 potnikov in skoraj 1800 koles. V petih letih pa se je dodobra uveljavil tudi Štrekna bus, ki v poletni sezoni vozi na relaciji med Velenjem, Mislinjo, Slovenj Gradcem, Dravogradom in kopalnim jezerom v Labotu (Lavamünd) v Avstriji. Tudi ta povezuje javnega potniškega prometa poteka ob priljubljenih kolesarskih poteh, med katerimi izstopa Štrekna.

Kolesarski avtobus je od začetka vožen prepeljal več kot 2700 potnikov in je nekaj manj koles, slabih 2300. Pridobivanje podatkov, oblikovanje analiz, predlaganje ukrepov in koordinacija izvajanja slednjih sodijo med temeljne vloge regijskega centra mobilnosti RCM Koroška.

ŠTEVILO KOLESARJEV PO DNEVIH ZA OBDOBJE OD 01.01.2024 DO 30.11.2024

Število mesto: 3016 HUDA LUKNJA

Obe smeri

Dan	Januar	Februar	Marec	April	Maj	Junij	Julij	Avgust	September	Oktober	November	December
1		0	0	364	562	378	71	491	1.250	164		
2		0	5	26	121	1.391	288	328	324	5		
3		6	8	46	13	35	380	904	455	1		
4		0	11	192	499	170	259	1.407	477	18		
5		0	7	306	974	337	577	367	363	96		
6		0	4	772	153	532	1.276	820	128	383		
7		0	8	1.417	48	487	1.224	677	1.249	180		
8		0	6	272	19	951	368	593	1.253	111		
9		0	0	132	175	1.252	569	713	17	82		
10		2	7	58	297	79	420	1.324	254	27		
11		0	8	143	806	64	430	1.312	336	106		
12		1	13	205	659	46	325	503	11	298		
13		0	9	700	24	72	746	572	29	419		
14		3	9	1.135	39	377	1.143	384	49	89		
15		4	11	163	135	1.138	352	1.910	49	200		
16		9	13	7	25	878	412	937	26	69		
17		9	75	24	180	386	498	1.283	45	19		
18		0	10	24	1.018	558	481	902	155	16		
19		1	13	63	1.523	412	425	189	163	25		
20		4	25	122	324	426	17	507	185	360		
21		3	18	204	12	323	1.530	522	757	149		
22		3	35	34	128	840	350	693	1.098	207		
23		3	82	4	48	1.309	440	564	371	41		
24		3	73	10	329	359	347	1.362	92	4		
25		0	8	48	5	979	838	806	1.484	251	62	
26		0	12	30	65	283	188	635	461	90	238	
27		0	2	21	379	466	274	1.318	398	26	651	
28		0	0	2	586	70	570	896	608	39	150	
29		0	0	48	337	281	1.026	516	560	480	209	
30		0	0	379	364	199	1.062	704	488	104	206	
31		0	0	278	7	769	769	1.204	448	448		
Skupaj	0	73	1.256	8.159	10.396	16.758	18.572	24.467	10.126	5.033		

Skupno število kolesarjev obdobja: 94.840

Največje število kolesarjev v mesecu

avgust: 24.467

Najmanjše število kolesarjev v mesecu

februar: 73

Največje dnevno število kolesarjev obdobja

Poletni: 1.910 Ponedeljek: 516

Izven sez.: 1.523 Torek: 838

Prazniki: 1.910 Sreda: 769

Četrtek: 1.910

Petek: 937

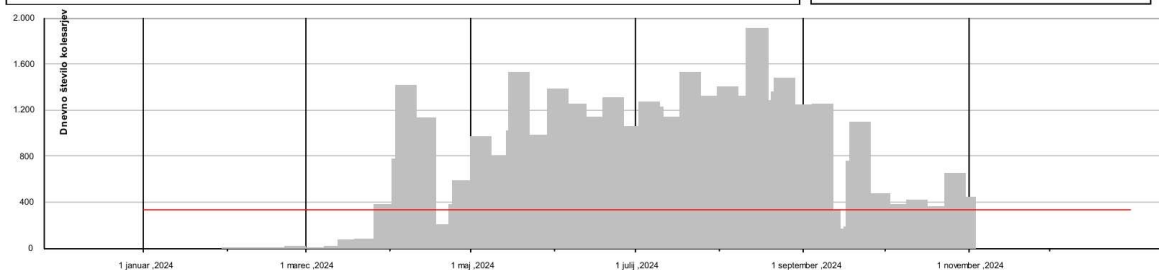
Sobota: 1.362

Nedelja: 1.530

Po. dn. Pa: 1.910 Dna: 15.08.2024

So in Ne: 1.530 Dne: 21.07.2024

Umi: 272 Dne: 15.08.2024 Ura: 10



Direkcija RS za infrastrukturo, 2024