

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/Štrekna
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	<b>OD PARNE LOKOMOTIVE DO KOLESA – ŠTREKNA SKOZI ČAS</b>
TD	Raziskovalna naloga
OP	VII, 36 str., 6 tab., 22 sl., 4 pril., 18 vir.
IJ	SL
JI	sl/en

AI V nalogi Od parne lokomotive do kolesa–Štrekna skozi čas 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 doline z Mislinjsko dolino in slovenskim delom Koroške. Gradnja te železniške proge, ki je bila speljana skozi sotesko Huda luknja, je bila velik izziv in je zahtevala tudi veliko prizadevanj naših šaleških rojakov. Večina prometa je potekala s parnimi lokomotivami, sredi 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.

## KEY WORD DOCUMENTATION

ND Osnovna šola Šalek Velenje, 2024/2025  
CX traffic/railway/Mislinja line/bicycle path/Štrekna  
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 BICYCLE – ŠTREKNA THROUGH TIME**  
DT RESEARCH WORK  
NO VII, 36 p., 6 tab., 22 fig., 4 ann., 18 ref.  
LA SL  
AL sl/en

AB In the project From Steam Locomotive to Bicycle – Štrekna Through Time, we explored the former railway line Velenje–Dravograd, which operated from 1899 to 1968. Since a bicycle path named Štrekna was opened along this route in May 2024, we focused on the significance from 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 Provincial Museum from Slovenj Gradec and the Velenje Museum, we obtained the necessary archival materials, which we included in the project. Useful information was also provided by Mr. Mladen Bogič and Klemen Ponikvar. Through our research, we found that the Mislinja line was an important transportation link between the Šalek Valley and the Mislinja Valley, as well as the Slovenian part of Carinthia. The construction of this railway line, which passed through the Huda Luknja Gorge, was a major challenge and required significant efforts from our fellow Šalek residents. Most of the traffic was handled by steam locomotives, and in the mid-1960s, diesel trains were introduced 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 Štrekna bicycle path. The surveys included older residents of Velenje and students from the Velenje School Centre. The research work could be further expanded in the future to cover the economic aspects related to the Velenje Coal Mine. An interesting area for further study would also be exploring local knowledge of the railway line and the memories of the locals.

## 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.....	10
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.....	27
4.2.3 PODATKI O UPORABNIKIH KOLESARSKE POTI ŠTEKNA.....	28
5 RAZPRAVA .....	30
6 ZAKLJUČEK.....	32
7 POVZETEK .....	33
8 SUMMARY .....	34
9 VIRI IN LITERATURA .....	35
ZAHVALA.....	
PRILOGE.....	

## KAZALO SLIK

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

## KAZALO TABEL

<b>Tabela 1:</b> Pomembnejše železniške proge na Slovenskem do leta 1900 .....	4
--	---

<b>Tabela 2:</b> Predori na mislinjski progi .....	11
<b>Tabela 3:</b> Viadukti in mostovi na mislinjski progi .....	11
<b>Tabela 4:</b> Postaje in postajališča na mislinjski progi .....	11
<b>Tabela 5:</b> Primerjalna tabela lokomotiv na mislinjski progi .....	15
<b>Tabela 6:</b> Število prodanih vozovnic po postajah .....	19

## SEZNAM PRILOG

PRILOGA 1: Anketni vprašalnik 1

PRILOGA 2: Anketni vprašalnik 2

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

PRILOGA 4: Število kolesarjev 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.*<sup>1</sup>

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

**koncesija:** *dovoljenje države zasebni družbi za opravljanje dejavnosti na njenem območju.*<sup>3</sup>

**kontigent:** *količina ali vrednost blaga za uvoz ali izvoz v določenem obdobju.*<sup>4</sup>

**nerentabilen:** *ki ni donosen: nerentabilna proizvodnja; nerentabilno poslovanje/ukiniti nerentabilne železniške proge.*<sup>5</sup>

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

**trasiranje:** *na terenu določati, označevati traso.*<sup>7</sup>

**usek:** *utrjen, v skalo, hrib usekan prostor.*<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Slovar slovenskega knjižnega jezika. Ljubljana: Državna založba Slovenije, 1998, str. 277.

<sup>2</sup> Prav tam, str. 414.

<sup>3</sup> Prav tam, str. 421.

<sup>4</sup> Prav tam, str. 428.

<sup>5</sup> Prav tam, str. 666.

<sup>6</sup> Prav tam, str. 1411.

<sup>7</sup> Prav tam, str. 1416.

<sup>8</sup> 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, merili pa smo tudi 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 ima velik potencial za razvoj turizma. Menimo, da bo revitalizacija nekdanje železniške proge pripomogla k multiplikativnim učinkom na 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:

*Na ukinitve 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 izhodišča do cilja.

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 (gostinstvo, jamarstvo, kampiranje, tek na smučeh, turizem na kmetiji).*

Poleg kolesarske poti vidimo številne priložnosti za razvoj drugih vrst turizma, vezanega nanj. Raznolika in 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, 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

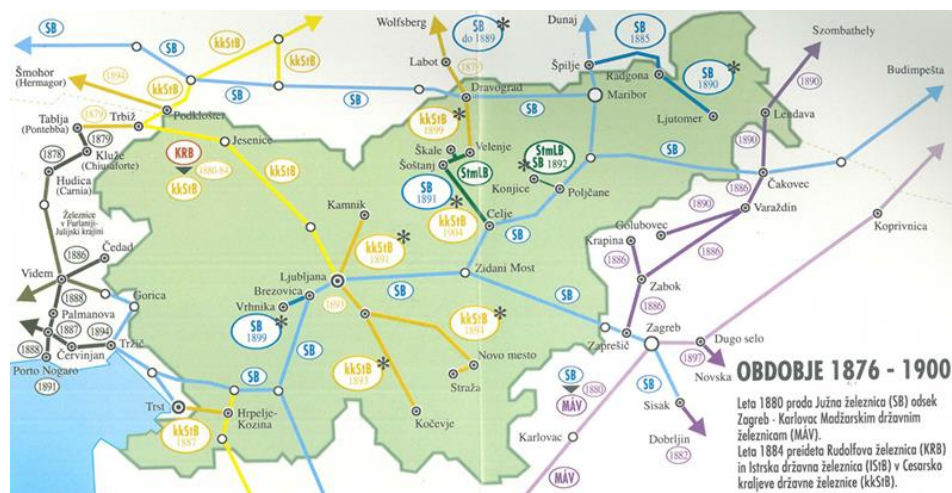
Z nastankom parnih strojev se je povečal promet, industrija in prevažanje različnih predmetov. Prvi so parne lokomotive izumili Angleži. Pojavile so se leta 1825, izumitelj pa je bil George Stephenson, ki je izumil lokomotivo z imenom "Rocket".<sup>9</sup>

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.<sup>10</sup>

---

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

<sup>10</sup> 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 (vir: 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.<sup>11</sup>

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

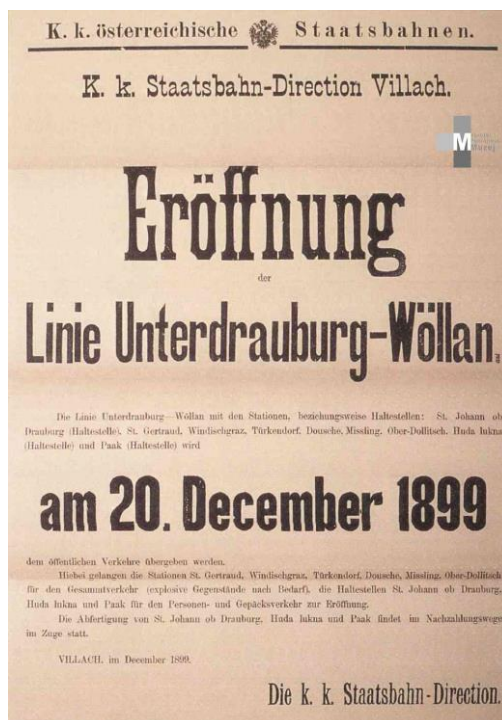
RELACIJA:	DATUM IZGRADNJE:	DOLŽINA:
Gradec–Šentilj–Maribor–Celje	2. 6. 1846	132 km
Celje–Ljubljana	19. 9. 1849	89 km
Ljubljana–Sežana–Trst	27. 7. 1857	145 km
Maribor–Prevalje–Celovec	1. 6. 1863	127 km
Ljubljana–Kamnik	28. 1. 1891	23 km
Celje–Velenje	28. 12. 1891	38 km
Ljubljana–Kočevoje	28. 9. 1893	70 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.<sup>12</sup> Nekatere proge, ki so bile zgrajene leta 1914 so se uporabljale samo v vojaške namene (npr.

<sup>11</sup> Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

<sup>12</sup> Prav tam.

Bohinjska proga).



Slika 2: Vabilo na otvoritev proge Dravograd-Velenje leta 1899 (vir: SI\_KPM, Fototeka)

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.<sup>13</sup>

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.<sup>14</sup>

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.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

<sup>14</sup> Prav tam.

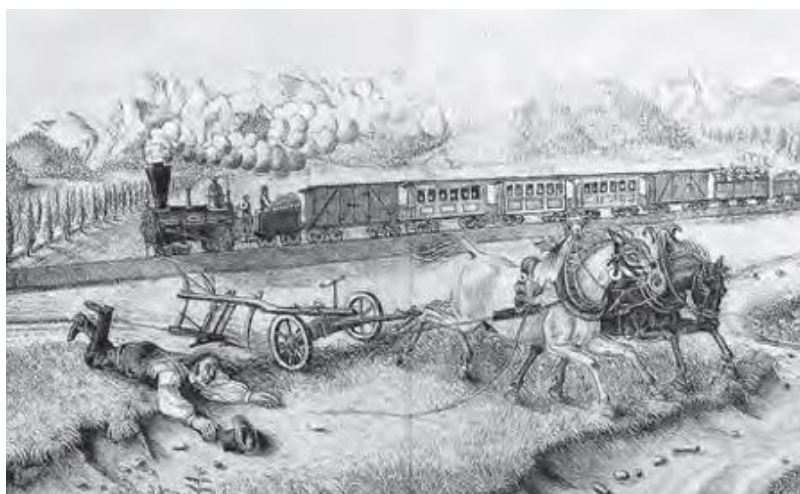
<sup>15</sup> Prav tam.

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, najhujše 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.<sup>16</sup>

## 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.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup>



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

<sup>16</sup> Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

<sup>17</sup> Nova proga: revija Slovenskih železnic, posebna izdaja, Ljubljana, 2024.

<sup>18</sup> 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.«<sup>19</sup>*

Med nižjimi sloji pa se je sploh okrepil strah, da bodo z železnico "bogati postali še bogatejši", medtem ko naj bi propadlo sto in sto družin gostilničarjev, kmečkih prevoznikov, kovačev in tovornikov.<sup>20</sup>

Pobudo za izgradnjo Savinjske železnice je dal železniški tehnik in znani združni 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.<sup>21</sup>

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.<sup>22</sup>

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

---

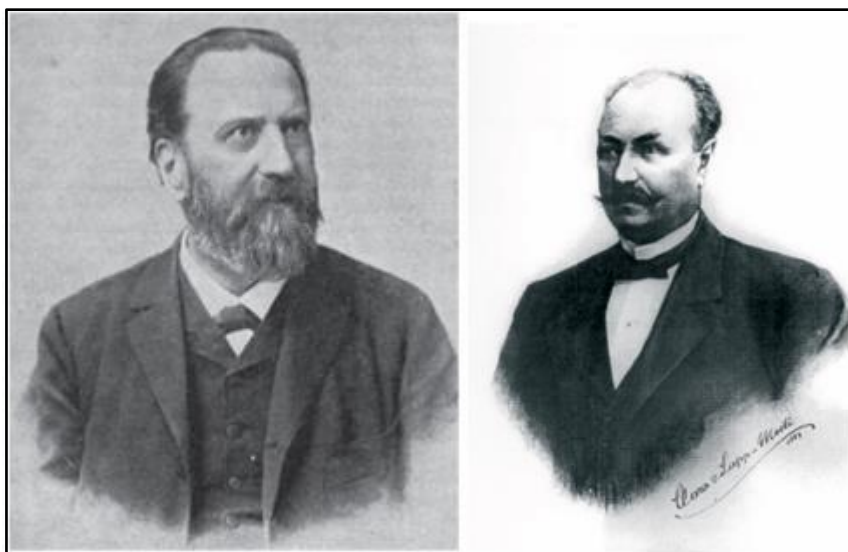
<sup>19</sup> Cvirn, Janez, Studen, Andrej: Ko vihar dirjajo hlaponi, Slovenske železnice, Ljubljana, 2001.

<sup>20</sup> Prav tam.

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

<sup>22</sup> Prav tam.

premogovni kolodvor v Škalah.<sup>23</sup>



Slika 4: Mihael Vošnjak in Daniel von Lapp (vir: SI\_MV/AOI)

V decembru 1891 so odprli prvi del povezave med Celje–Dravograd do Velenja, v letu 1899 pa še odsek od Velenja do Dravograda. Slednji je bil trasiran po zahtevnem terenu in sicer na odseku Velenje–Mislinja, saj se je proga na kratki razdalji (14 kilometrov) dvignila za več kot 200 metrov. Speljana je bila ob soteski reke Pake. Potrebno je bilo zgraditi več predorov, mostov ter viadukt Gornji Dolič. Postaja Mislinja je bila najvišja točka proge, proga pa se je nato rahlo spuščala mimo Slovenj Gradca proti končni postaji Dravograd.<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup>

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.

<sup>23</sup> Mlinar, Franc, Kljajič, Damijan, Verbič, Franc, 2011.

<sup>24</sup> Prav tam.

<sup>25</sup> Prav tam.



Slika 5: Trasa železniške proge Celje–Velenje

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

Najbolj usoden dogodek od nastanka proge Celje–Dravograd je bil 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.<sup>26</sup>

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.

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

## 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 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.<sup>27</sup>



Slika 6: Gradnja viadukta v Doliču (vir: SI\_KPM, Fototeka)

Gradnja mislinjske proge se je začela 20. avgusta 1895. Leta 1898 je na gradbišču delalo 792 delavcev, ti so opravili 309.150 m<sup>3</sup> zemeljskih in 24.170 m<sup>3</sup> zidarskih del. Naslednje leto so zaposlili še 1401 delavca. Progo je naenkrat gradilo 2193 delavcev iz Slovenije, Italije in Poljske. V tem letu so opravili še 682.415 m<sup>3</sup> zemeljskih in 105.020 m<sup>3</sup> stavbnih del ter izkopalili so 357.650 m<sup>3</sup> materiala pod progo.<sup>28</sup>

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 luknje. Pred predorom stoji kamniti most, ki prečka podzemno ustje reke. Poleg predorov je bilo na tem odseku potrebno zgraditi tudi osem

<sup>27</sup> Kljajič, Damijan, Medved, Mateja, 2019.

<sup>28</sup> Grabner, Valerija, Rustja, Karol, Simoniti, Jurij, 1999.

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.<sup>29</sup>

Tabele 2, 3, 4: Predori, mosti in viadukti ter postaje na mislinjski progi (vir: Grabner, 1999)

<b>PREDOR:</b>	<b>IZVEDENA DOLŽINA:</b>	<b>PROJEKTIRANA DOLŽINA:</b>
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

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

<b>POSTAJE IN POSTAJALIŠČA:</b>
Velenje
Selo
Paka
Huda luknja (ukinjena)
Gornji Dolič
Mislinja

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 Selo. Na območju od Velenja do Gornjega Doliča so bila tako tri, od tu do Dravograda pa nato še štiri postajališča.<sup>30</sup>

Železniške postaje so gradili po enotnem načrtu, zato se po zunanjem videzu ne razlikujejo.

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

<sup>30</sup> Kljajič, Damijan, Medved, Mateja, 2019.

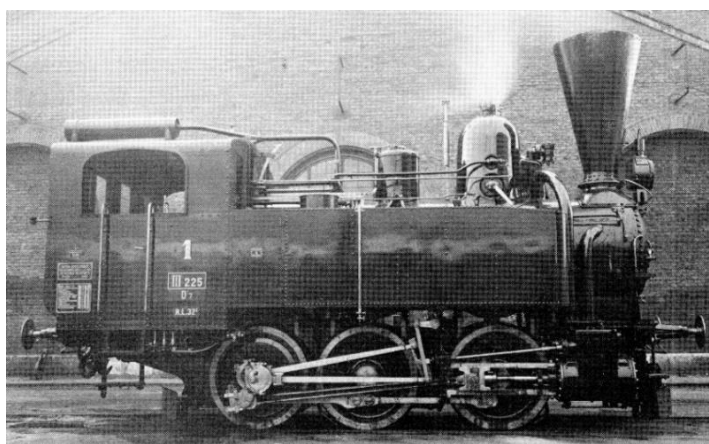
Železniška postaja v Velenju je enaka tisti v Šoštanju, pa tudi v Žalcu ter Šempetru v Savinjski dolini. Nekoliko bolj raznolike so bile postaje na delu proge od Velenja naprej.



Sliki 7, 8: Postaji Paka pri Velenju in Selo, ki je bila križišče za industrijski tir  
(vira: SI\_MV/R 497, R 508)

## 2.4 PARNE LOKOMOTIVE NA PROGI VELENJE–DRAVOGRAD

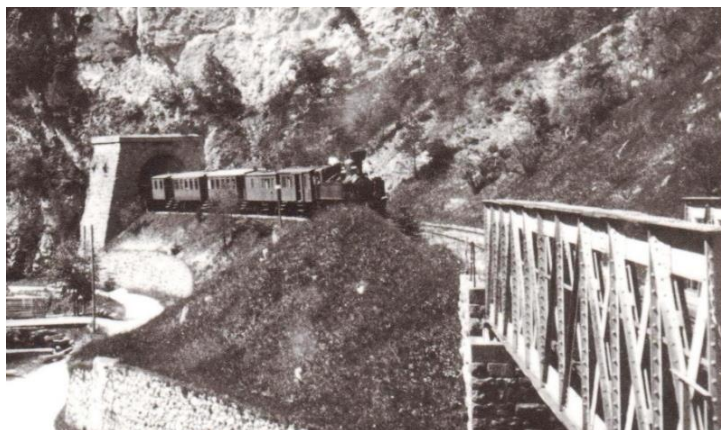
Ker je na tej progi za začetek prevzela obratovanje Južna železnica, so tja poslali na delo majhne in odlične Tendrovke s prvotno oznako 32d, konstruirane nalašč za lokalne proge. Južna železnica je svojim lokomotivam razen oznake serije določila tudi nek kontingent zaporednih števil, serija 32d je na primer dobila številke od 1813 do 1822. Pozneje so te lokomotive dobile jugoslovansko oznako 151.<sup>31</sup>



Slika 9: Lokomotiva Tendrovka 32d (vir: Ponikvar, 2021)

<sup>31</sup> Ponikvar, Klemen: Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na slovenskem ozemlju v obdobju 1945–2021, Rakek, 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 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.<sup>32</sup>



Slika 10: Tendrovka JDŽ 153 na vožnji skozi predor Huda luknja (vir: SI\_KPM/PSR611)

Najmodernejšie 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.<sup>33</sup>



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

Najtežje lokomotive tod, namenjene za vleko tovornih vlakov, pa so bile serija 25. Prvotno so

<sup>32</sup> Ponikvar, Klemen, 2021.

<sup>33</sup> Prav tam.

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, vlekli predvsem tovarne vlake.<sup>34</sup>



Slika 11: Lokomotiva serije JŽ 25 na železniški postaji v Celju (vir: 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.<sup>35</sup>

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.<sup>36</sup>

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.<sup>37</sup>

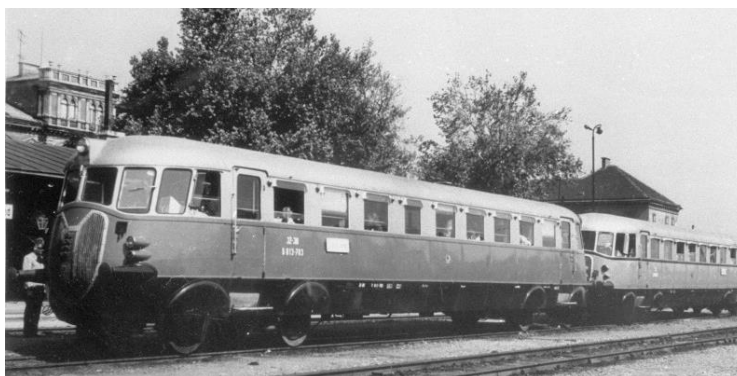
---

<sup>34</sup> Ponikvar, Klemen, 2021.

<sup>35</sup> Prav tam.

<sup>36</sup> Prav tam.

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



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

Tabela 5: Primerjalna tabela lokomotiv na mislinjski progi (vir: Ponikvar, 2021)

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 lokomotive ni bistveno vplivala na končno hitrost, je pa verjetno prispevala k udobju pri potovanju. Med parnimi lokomotivami izstopa serija JŽ 25, ki je daleč najtežja, saj je masa lokomotive okoli 78 ton, kar je trikratna masa najstarejše Tendrovke 32d. Tudi dolžina lokomotive je impresivna, saj je bila lokomotiva dolga več kot 17 metrov oziroma deset metrov več od najstarejše Tendrovke 32d.

## 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.

Vom I. Nal. 1914.		71e. Zeltweg—Cilli Sbf.											
6:00	4:00	8:56	12:27	105. Job	Unter Drauburg 2 75	an	82	---	7:20	11:17	4:01	9:21	
6:10	4:10	9:06	12:37	106.	Unterschlagberg H.	↑	81	---	7:30	11:27	3:55	9:31	
6:20	4:20	9:16	12:47	107.	St. Johann ob Untec Drauburg H.	↑	79	---	7:40	11:37	3:49	9:41	
6:30	4:30	9:26	12:57	110.	St. Gertraud	↑	76	---	7:50	11:47	3:43	9:51	
6:40	4:40	9:36	13:07	114.	Stadt Windlachgraz H.	↑	73	---	8:00	11:57	3:37	10:01	
6:50	4:50	9:46	13:17	115.	Windschlag	↑	71	---	8:10	12:07	3:31	10:11	
7:00	5:00	9:56	13:27	118.	St. Martin bei Windlachgraz H.	↑	69	---	8:20	12:17	3:25	10:21	
7:10	5:10	10:06	13:37	120.	Turkendorf	↑	66	---	8:30	12:27	3:19	10:31	
7:20	5:20	10:16	13:47	124.	Dauscho	↑	63	---	8:40	12:37	3:13	10:41	
7:30	5:30	10:26	13:57	129.	Misking	↑	59	---	8:50	12:47	3:07	10:51	
7:40	5:40	10:36	14:07	134.	Ober Döllsch	↑	56	---	9:00	12:57	3:01	11:01	
7:50	5:50	10:46	14:17	136.	Hada Inans H.	↑	53	---	9:10	13:07	2:55	11:11	
8:00	6:00	10:56	14:27	141.	Paak H.	↑	49	---	9:20	13:17	2:49	11:21	
8:10	6:10	11:06	14:37	146.	Sella H.	↑	46	---	9:30	13:27	2:43	11:31	
8:20	6:20	11:16	14:47	147.	an Wöllan	↑	43	---	9:40	13:37	2:37	11:41	
8:30	6:30	11:26	14:57	Steyerische Landesbahn Tea Staatsbetriebe, Direction Villach									
8:40	6:40	11:36	15:07					147.	an Wöllan	↓	38	---	9:50
8:50	6:50	11:46	15:17	149.	Hundstorf H.	↑	36	---	10:00	13:57	2:25	12:01	
9:00	7:00	11:56	15:27	157.	Schönbstein-Bad Topföschitz	↑	34	---	10:10	14:07	2:19	12:11	
9:10	7:10	12:06	15:37	160.	Buckdorf H.	↑	31	---	10:20	14:17	2:13	12:21	
9:20	7:20	12:16	15:47	162.	Beerdorf & J. Paak	↑	29	---	10:30	14:27	2:07	12:31	
9:30	7:30	12:26	15:57	168.	Heiligenst. Frazzlaa	↑	27	---	10:40	14:37	2:01	12:41	
9:40	7:40	12:36	16:07	177.	St. Peter im Sannale	↑	25	---	10:50	14:47	1:55	12:51	
9:50	7:50	12:46	16:17	176.	Nachsteufeld	↑	23	---	11:00	14:57	1:49	13:01	
10:00	8:00	12:56	16:27	178.	Petersbach H.	↑	21	---	11:10	15:07	1:43	13:11	
10:10	8:10	13:06	16:37	184.	an GHR 2 62. an 1034e	↑	19	---	11:20	15:17	1:37	13:21	
10:20	8:20	13:16	16:47					---	11:30	15:27	1:31	13:31	

↓ Bis 29. September.

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

Slika 14: Vozni red proge Celje–Zeltweg iz leta 1914 (vir: Grabner, 1999)

Čas potovanja na celotni progi, ki je skupaj merila okoli 74 kilometrov, je trajal 2 uri in 45 minut. Povprečna hitrost potovanja je tako znašala okoli 27 kilometrov na uro. Leta 1945 se je hitrost celo nekoliko zmanjšala, saj je potovanje na celotni progi trajalo nekoliko več kot tri ure, kar pomeni, da je hitrost upadla na manj kot 25 kilometrov na uro. Ob tem je zanimivo, da se vlaki leta 1945 niso ustavljali na postaji Šoštanj – Topolšica.

9. Celje—Velenje—Dravograd-Meža.													
S+1	M	P	P	P	P	P	Direkcija drž. žel. Ljubljana	P	P	P	P	P	S+1
9122	9132	9112	9114	618	9118	9120	km	9111	9113	619	9117	9119	9121
2-3	3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3		2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3
4:45	—	7:44	10:25	12:35	16:00	20:48	odh. Celje X	6:43	10:02	13:23	14:50	18:41	21:50
4:56	—	7:55	10:36	12:47	16:11	20:59	Petrovče p.	6:52	9:51	13:12	14:39	18:30	21:39
5:00	—	7:59	10:40	12:51	16:15	21:03	Zalce	6:59	9:48	13:08	14:36	18:26	21:35
5:06	—	8:05	10:46	12:59	16:23	21:11	St. Peter v Sav. dol.	6:21	9:40	13:00	14:28	18:18	21:27
5:16	—	8:17	10:56	13:07	16:31	21:19	Polzela-Braslovče	6:14	9:33	12:48	14:21	18:10	21:20
5:25	—	8:28	11:06	13:16	16:41	21:28	Smartno ob Paki	6:05	9:24	12:39	14:12	18:00	21:06
5:29	—	8:32	11:11	13:20	16:46	21:32	Paška vas p.	6:00	9:19	12:34	14:07	17:54	21:01
5:48	—	8:47	11:26	13:35	17:01	21:47	Šoštanj-Topolšica	5:47	9:06	12:21	13:54	17:40	20:48
5:53	—	8:52	11:32	13:40	17:06	21:52	Pozje p.	5:41	9:00	12:15	13:48	17:34	20:42
5:56	—	8:55	11:35	13:43	17:10	21:55	odh. Velenje	5:38	8:57	12:12	13:45	17:30	20:39
6:00	5:50	9:05	—	13:49	17:20	—	odh. Selo p.	—	8:51	—	13:38	17:15	20:34
6:05	5:58	9:10	—	13:54	17:25	—	Paka p.	—	8:46	—	13:33	17:10	20:30
6:13	6:08	9:18	—	14:0	17:33	—	Gornji Dolci	—	8:39	—	13:26	17:03	20:25
6:29	6:24	9:33	—	14:15	17:48	—	Mislinja	—	8:29	—	13:16	16:53	20:17
6:37	6:32	9:41	—	14:22	17:56	—	Dovže	(M)	8:19	—	13:06	16:43	20:08
6:43	7:06	9:48	—	14:29	18:03	—	Turiška vas	9137	8:09	—	12:56	16:33	19:58
6:49	7:18	9:56	—	14:37	18:11	—	Smartno pri Sl. gr. p.	2-3	8:01	—	12:48	16:25	19:54
6:53	7:25	10:00	—	14:41	18:15	—	Slovenjgradec	—	7:55	—	12:42	16:19	19:44
5:28	6:37	8:16	10:05	14:46	18:20	—	Sv. Jedert	21:15	7:50	—	12:37	16:14	19:39
5:29	7:00	8:22	10:08	14:49	18:23	—	St. Janž pri Dravogr.	21:10	7:46	—	12:33	16:10	19:35
5:37	7:06	8:34	10:16	14:57	18:31	—	Oški vrh	20:59	7:38	—	12:24	16:01	19:26
5:42	7:11	8:43	10:21	15:02	18:36	—	prih. Dravograd-Meža	20:50	7:31	—	12:17	15:54	19:20
5:46	7:14	9:02	10:25	15:06	18:40	—	odh. Dravograd-Meža	20:43	7:28	—	12:14	15:50	19:17
5:50	7:17	9:08	10:29	15:10	18:44	—	odh. Lavamünd	20:37	7:24	—	12:10	15:45	19:12
—	—	—	—	19:15	—	—	prih. Wolfsberg	—	—	—	—	—	—
—	6:12	9:00	11:14	17:22	19:40	—	—	—	—	—	—	—	—
—	7:13	9:55	14:34	18:19	20:34	—	—	—	—	—	—	—	—

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

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

Slika 15: Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1938 (vir: Grabner, 1999)

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

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

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

Iz voznega reda 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 bil 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	8.25	—	13.15	—	17.50	22.20	5.05						
		2.43	—	7.01	11.48	16.18	20.57	89	prih.	Celje 2	5.48	—	10.37	—	15.09	19.45	1.15						
		P	P	P	P	P	P	km	Postaje									P	P*	P	P	P	P
		7512	7562	7514	7516	7518	7522		7513	7547	7515	7563	7517	7519	7521	7521	7521	7521					
		2-3	3	2-3	2-3	2-3	2-3		2-3	3	2-3	3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3						
Ob nedeljah od 23. V. do 3. X. 1954, in 22. VII. 1954.	4.30	—	7.30	13.13	16.40	21.12	—	odh.	Celje 2	prih.	5.37	7.26	10.16	—	14.40	19.25	23.15						
	4.42	—	7.42	13.25	16.52	21.24	7	↑	Petrovoč	↑	5.27	7.12	10.06	—	14.30	19.15	22.05						
	4.47	—	7.47	13.30	16.57	21.29	9	↑	Zalec	↑	5.22	7.05	10.01	—	14.25	19.10	22.00						
	4.55	—	7.56	13.38	17.05	21.37	14	↑	Sentpeter ob Sav.	↑	5.14	6.54	9.54	—	14.18	19.02	21.53						
	5.07	—	8.04	13.46	17.13	21.45	18	↑	Polzela	↑	5.06	6.43	9.47	—	14.11	18.54	21.46						
	5.18	—	8.16	14.02	17.24	21.56	24	↑	Smartno ob Paki	↑	4.56	6.30	9.37	—	14.01	18.44	21.32						
	5.23	—	8.21	14.07	17.29	22.01	26	↑	Paška vas	↑	4.51	6.24	9.32	—	13.56	18.38	21.27						
	5.38	—	8.37	14.22	17.44	22.16	33	↑	Šoštanj	↑	4.36	6.02	9.17	—	13.41	18.23	21.12						
	5.45	—	8.44	14.29	17.51	22.23	36	↑	Pesje	↑	4.29	5.53	9.10	—	13.34	18.15	21.05						
	5.50	—	8.49	14.34	17.56	22.28	38	↑	Velenje	prih.	4.24	5.46	9.05	—	13.29	18.10	21.00						
	—	5.16	8.57	—	18.04	—	41	↓	Selo	↓	—	—	8.55	15.14	—	18.09	—						
	—	5.21	9.03	—	18.10	—	41	↓	Paka	↓	—	—	8.49	—	—	17.54	—						
	—	5.34	9.10	—	18.17	—	44	↓	Gornji Dolž	↓	—	—	8.43	—	—	17.48	—						
	—	5.58	9.26	—	18.38	—	49	↓	Mislinja	↓	—	—	8.33	14.46	—	17.38	—						
	—	6.17	9.36	—	18.43	—	52	↓	Dorže	↓	—	—	8.23	14.23	—	17.28	—						
—	6.31	9.44	—	18.51	—	56	↓	Turiška vas	↓	—	—	8.12	13.54	—	17.17	—							
—	6.42	9.52	—	18.59	—	60	↓	Smartno p. Slovenj.	↓	—	—	8.02	13.34	—	17.07	—							
—	6.49	9.57	—	19.04	—	62	↓	Slovenj Gradec m.	↓	—	—	7.55	13.27	—	17.01	—							
—	7.53	10.03	—	19.09	—	64	↓	Slovenj Gradec	↓	—	—	7.52	13.17	—	11.50	16.56							
—	7.59	10.07	—	19.13	—	65	↓	Sv. Jedert	↓	—	—	7.48	—	—	11.47	16.51							
—	8.11	10.16	—	19.22	—	69	↓	Sentjanž	↓	—	—	7.37	—	—	11.36	16.40							
—	8.19	10.22	—	19.28	—	71	↓	Otiški vrh	↓	—	—	7.31	—	—	11.30	16.34							
—	8.40	10.26	—	19.32	—	73	↓	Dravograd 21	odh.	—	—	7.27	—	—	11.26	16.30							
—	8.46	10.31	—	19.37	—	75	↓	Maribor 21	odh.	—	—	7.21	—	—	11.20	16.24							
—	—	—	—	—	—	—	—	odh.	Dravograd 21	prih.	—	—	7.07	—	11.04	16.14							
—	—	—	—	—	—	—	—	prih.	Maribor 21	odh.	—	—	5.20	—	9.22	14.25							

Slika 16: Vozni red proge Celje–Dravograd iz leta 1954 (vir: Grabner, 1999)

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. 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.<sup>38</sup>

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.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Marko Rovšnik, 2024.

<sup>39</sup> Prav tam.

Tabela 6: Število prodanih vozovnic po postajah (vir: Grabner, 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
<b>SKUPAJ</b>	<b>506.391</b>	<b>461.901</b>	<b>205.075</b>
*Velenje in Dravograd sta bili postaji z dvema železniškima progama, zato se podatki nanašajo na obe progi, podatki za leto 1968 pa so samo za obdobje 1. 1. 1968–30. 6. 1968. 1. 7. 1968 je bila mislinjska proga ukinjena.			

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

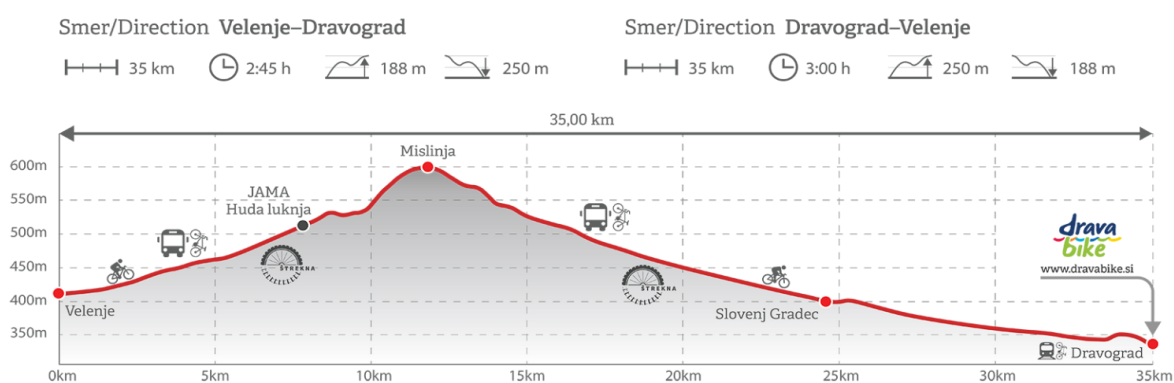
### 3 ŠTEKNA

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. »štreaki«. Gre za eno infrastrukturno najboljše urejenih tovrstnih kolesarskih poti v Sloveniji s slikovito panoramo Pohorja in Uršlje gore ter doživetjem ob vožnji skozi sotesko Huda luknja.<sup>40</sup>

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.<sup>41</sup>

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.<sup>42</sup>

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



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

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

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

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

Štekna bus je avtobusna linija javnega potniškega prometa Velenje–Mislinja Slovenj Gradec–Dravograd–Labot/Lavamünd, ki omogoča tudi prevoz koles.

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.<sup>43</sup>

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  
(vir: <https://e-koroska.si/strekna-nekdej-zelezniska-proga-danes-pa-kolesarska-pot/>)

### 3.1 DODATNA TURISTIČNA PONUDBA OB ŠTEKNI

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

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

## Velenje:

V Velenju lahko poleg obiska Pikinega festivala, ki poteka v začetku septembra, poleti obiščete 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 Velenje 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
<b>SKUPAJ</b>		<b>961,65 m</b>

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

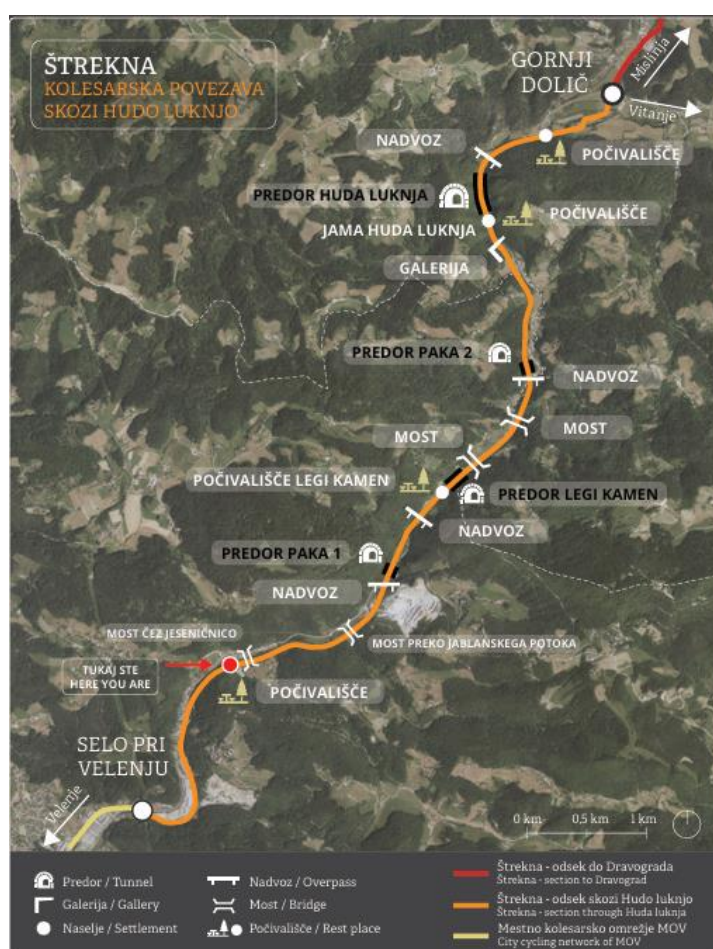
Slika 19: Dolžine predorov na Štekni (foto: Žan Rovšnik, 2024)

## Mislinja:

V Mislinji predlagamo ogled skakalnega centra, ki je eden bolj 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, od kodere se je mogoče odpraviti na 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 priporočamo še ogled Legna z arheološkimi ostanki. Za lačne pa priporočamo obisk kakšne turistične kmetije, med njimi izpostavljam: 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, 2024)

Predlagamo tudi, da v zimskem času po zgledu velenjske Viste na kolesarski poti Štrekna naredijo progo za tek na smučeh. Ob večji količini snega je možno tek opraviti tudi na progi, še posebej na trasi med Mislinjo in Slovenj Gradcem, ki je povsem ravninska. 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 izvedli tudi dve anketi, s katerima smo 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 anketirani so bili starejši od 60 let in se železniške proge spominijo 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 %.

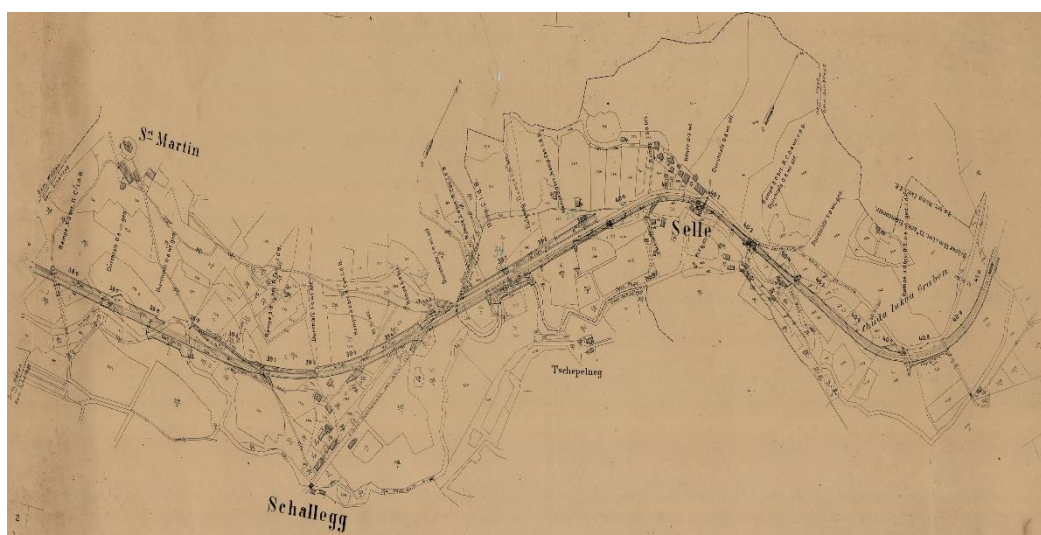
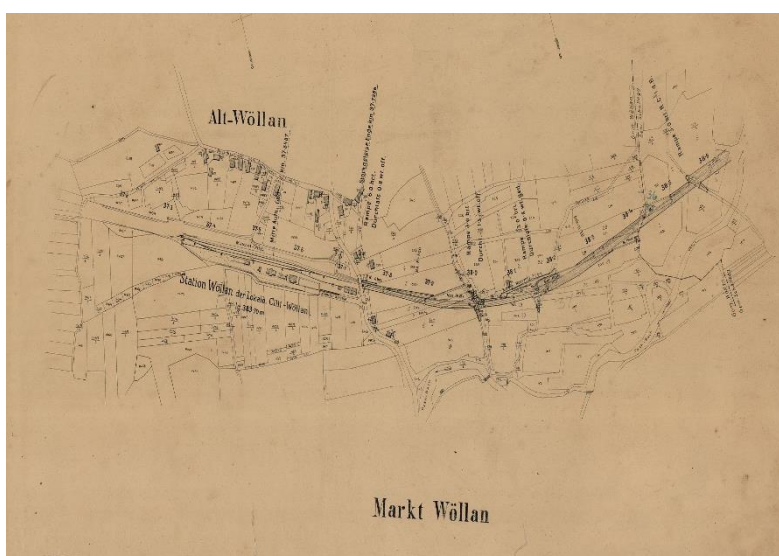
Na 1. vprašanje, ki je od anketiranih zahtevalo poznavanje stoletja izgradnje Mislinjske proge je 39 anketiranih odgovorilo pravilno, nepravilen odgovor je bil samo eden. Delež pravilnih odgovorov je 97,5 %.

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. Napačen 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, napačen 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 dejavnike, 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 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–Selo  
(vira: SI\_MV/ŽN-50, ŽN-51)

## 4.2.2 ANKETA O KOLESARSKI POTI ŠTREKNA

V anketi je sodelovalo 99 dijakov Elektro in računalniške šole 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 na vprašanje, 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**. Približno tretjina anketiranih je na vprašanje odgovorila, da ne ve. Zanimiva odgovora sta bila med drugim še: **arhitekt in ideja**. Pri vprašanju o namenu izgradnje poti pa so v odgovorih 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, napačna 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, po katerih poteka trasa 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, po katerih ne poteka trasa 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 bila v času poletja in jeseni, saj so bili takrat tudi najboljše pogoji za kolesarjenje (primerne temperature, počitnice).** V pomladnih mesecih proga še ni bila dokončana, je pa vseeno že omogočala kolesarjenje, zato je odstotek relativno visok. **Zaradi zelene zime v začetku leta 2024 je bilo število kolesarjev nadpovprečno visoko. Pravi razcvet kolesarjenja pa je bil v poletnem in jesenskem obdobju, ko je dobra promocija nove kolesarske poti 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. Pomembna je bila tudi za lokalno gospodarstvo, ki ga je ukinitve proge med Velenjem in Dravogradom zelo prizadela. Menimo, da sta bili najbolj prizadeto prebivalstvo Mislinjske doline in lokalno gospodarstvo, ki je bilo vezano na železniško progo (gozdarstvo in spravilo lesa)

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

**Tretjo hipotezo, da je na ukinitve železniške proge odločilno vplival razvoj javnega prometa, lahko ovržemo.** Javni promet je na ozemlju današnje Slovenije obstajal že v času Kraljevine Jugoslavije, hitro se je razvijal tudi po drugi svetovni vojni. Iz voznih redov na železniški progi Velenje–Dravogradje razvidno, da se število vlakov do ukinitve proge ni zmanjšalo, ampak so za potrebe prevoza študentov s Koroške uvedli tudi povezavo med Ljubljano in Prevaljami z dizelsko kompozicijo, ki je bila bistveno hitrejša. Pod javni promet smo zajeli samo železniški promet, saj podatkov o avtobusnem prometu za omenjeno obdobje nimamo.

**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.

V letu 2024 je Velenje zabeležilo 16.048 prihodov turistov, kar predstavlja 15,8 % rast v primerjavi z letom 2023. Število nočitev je naraslo na 38.172, kar pomeni 15,4 % povečanje.<sup>44</sup>

Po podatkih TIC-a Mislinja je bilo v letu 2023 33.060 nočitev, v letu 2024 pa je bilo 35.112 nočitev, kar predstavlja 6,2 % rast. Iz podatkov je razvidno, da je število turistov v obeh krajih naraslo po izgradnji kolesarske poti Štekna.<sup>45</sup>

**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.

---

<sup>44</sup> <https://www.velenjcan.si/druzba/rekordno-turisticno-let-2024-v-saleski-dolini>, pridobljeno 15. 2. 2025.

<sup>45</sup> <https://www.stat.si>, pridobljeno 15. 2. 2025.

## 6 ZAKLJUČEK

V naši raziskovalni nalogi smo raziskovali nekdanjo železniško progo Velenje–Dravograd, znano kot 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.

Z raziskovalnim delom 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 praktični del in priprava dveh anket, s katerima smo preverili poznavanje proge nekoč (starejši prebivalci Velenja) in kolesarske poti danes (dijaki Šolskega centra Velenje).

Spoznali smo, da prometne poti vedno povezujejo kraje in njihove prebivalce. Z anketo pa smo tudi mi v nalogi povezali nekdanje uporabnike železniške proge s sodobnimi uporabniki kolesarske poti Štrekna. Kljub ukinitvi železniške proge v preteklosti je danes vzpostavljena kolesarska povezava, ki predstavlja razvoj za turizem v prihodnje.

Zavedamo se, da smo raziskali samo nekaj področij, vezanih na železniško progo 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 nalogi Od parne lokomotive do kolesa–Štrekna skozi čas 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 doline z Mislinjsko dolino in slovenskim delom Koroške. Gradnja te železniške proge, ki je bila speljana skozi sotesko Huda luknja, je bila velik izziv in je zahtevala tudi veliko prizadevanj naših šaleških rojakov. Večina prometa je potekala s parnimi lokomotivami, sredi 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 the project From Steam Locomotive to Bicycle – Štrekna Through Time, we explored the former railway line Velenje–Dravograd, which operated from 1899 to 1968. Since a bicycle path named Štrekna was opened along this route in May 2024, 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 from the Carinthian Provincial Museum from Slovenj Gradec and the Velenje Museum, we obtained the necessary archival materials, which we included in the project. Useful information was also provided by Mr. Mladen Bogič and Klemen Ponikvar.

Through our research, we found that the Mislinja line was an important transportation link between the Šalek Valley and the Mislinja Valley, as well as the Slovenian part of Carinthia. The construction of this railway line, which passed through the Huda Luknja Gorge, was a major challenge and required significant efforts from our fellow Šalek residents. Most of the traffic was handled by steam locomotives, and in the mid-1960s, diesel trains were introduced 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 Štrekna bicycle path. The surveys included older residents of Velenje and students from the Velenje School Centre.

The research work could be further expanded in the future to cover the economic aspects related to the Velenje Coal Mine. An interesting area for further study would also be exploring local knowledge of the railway line and the memories of the locals.

## 9 VIRI IN LITERATURA

### ARHIVSKI VIRI

**DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

*Podatki o uporabnikih kolesarske proge Štrekna*

**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 Štrekna 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**

Podatki o številu turistov v občini Mislinja, <https://www.stat.si>, pridobljeno 15. 2. 2025.

Podatki o številu turistov v Šaleški dolini, <https://www.velenjcan.si/druzba/rekordno-turisticno-let-2024-v-saleski-dolini>, pridobljeno 15. 2. 2025.

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

Spominska kuverta Štekna, <https://e-koroska.si/strekna-nekdaj-zelezniska-proga-danes-pa-kolesarska-pot/>, dostopno 5. 12. 2024.

Trasa železniške proge Celje–Velenje, <https://www.krajsamorazdalje.si/projekti/nadgradnja-zelezniske-proge-celje-velenje>, dostopno 5. 12. 2024.

## **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. Zahvaljujemo se tudi Teji Jeraj za lektoriranje naloge. Hvala tudi našim družinam za vso podporo v času nastajanja naše 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



REPUBLICA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA KOHEZIJO IN REGIONALNI RAZVOJ

Regijski center mobilnosti  
Koroška

Island  
Liechtenstein  
Norway grants

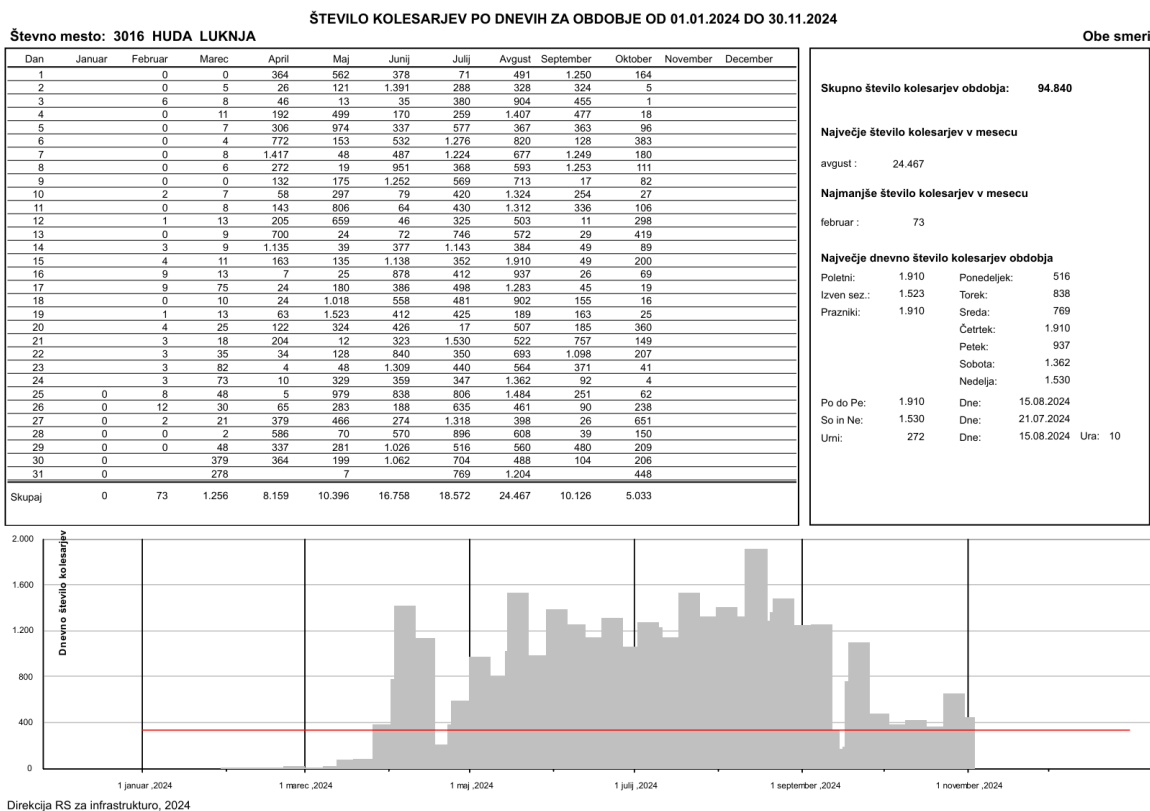
Projekt ReMOBIL je sofinanciran s sredstvi Finančnega mehanizma Evropskega gospodarskega prostora (EGP) 2014–2021 in pripadajoče slovenske udeležbe v okviru javnega razpisa za sofinanciranje projektov v okviru programa Blaženje podnebnih sprememb in prilagajanje nanje. Finančni mehanizem EGP predstavlja 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 okolij 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 doboda 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 povezava javnega potniškega prometa poteka ob priljubljenih kolesarskih poteh, med katerimi izstopa Štrekna.

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

Vir: Večer, 25. 10. 2023.



Vir: Direkcija za infrastrukturo, števno mesto 3016, 2024.