

# OZKOTIRNA ŽELEZNIŠKA PROGA



Karel Rustja



Občina Poljčane



Občina Slovenske Konjice



Občina Zreče

**Karel Rustja**  
OZKOTIRNA ŽELEZNIŠKA PROGA  
Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče

**Izdajatelj:**  
OBČINA ZREČE, zanjo mag. Boris Podvršnik, župan

**Soizdajatelja:**  
OBČINA SLOVENSKE KONJICE, zanjo Miran Gorinšek, župan  
OBČINA POLJČANE, zanjo Stanislav Kovačič, župan

**Uredniški odbor:**  
Martin Mrzdovnik  
Jože Baraga  
Blaž Prapótnik

**Tehnični urednik:**  
Blaž Prapótnik

**Lektoriral:**  
Peter Kos

**Prevod povzetka v angleški / nemški jezik:**  
Peter Kos / Rosana Kač

**Fotografija na naslovnici:**  
Vlak prihaja na konjiško postajo, 1938

**Založila:**  
ZALOŽBA CERDONIS, d. o. o.  
Slovenj Gradec

**Oblikovanje in prelom:**  
CERDONIS, d. o. o.  
Slovenj Gradec

**Tisk:**  
MA-TISK, d. o. o.  
Maribor

**Leto:**  
2009

**Naklada:**  
2500 izvodov

---

CIP – Kataložni zapis o publikaciji  
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656.2(497.4)(091)  
625.31(497.4)(091)  
629.4(497.4)(091)

RUSTJA, Karol  
Ozkotirna železniška proga : Poljčane - Slovenske Konjice -  
Zreče / Karel Rustja ; [prevod povzetka v angleški in nemški jezik  
Peter Kos]. - Slovenj Gradec : Cerdonis, 2009

ISBN 978-961-6244-34-3

243385856

**Karel Rustja**

OZKOTIRNA  
ŽELEZNIŠKA PROGA  
POLJČANE-SLOVENSKE KONJICE-ZREČE

CERDONIS



---

# VSEBINA

SPLOŠNO O ŽELEZNICAH NA ŠTAJERSKEM .....	7
OZKOTIRNA ŽELEZNIŠKA PROGA Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče .....	11
POTREBA PO GRADNJI PROGE .....	15
GRADNJA OZKOTIRNE PROGE .....	16
OPIS PROGE .....	22
POSTAJE IN POSTAJALIŠČA .....	29
Poljčane.....	34
Spodnje Laže.....	37
Zbelovo .....	38
Loče pri Poljčanah (Heiligengeist Lotsche, Sv. Duh na Jezeru) .....	39
Draža vas .....	41
Slovenske Konjice .....	42
Gabrovanje .....	46
Radana vas.....	47
Zreče .....	48
ZEMLJEVID S TRASO PROGE .....	51
UMETNIŠKE UPODOBITVE železnice in objektov ob njej.....	52
PROMET 56	
VLEKA VLAKOV .....	64
VAGONI .....	70
OSKRBA Z VODO .....	72
ŽELEZNIČARJI .....	74
POVZETEK .....	83
ZUSAMMENFASSUNG .....	84
ABSTRACT .....	85
Osnovni pojmi .....	86
Viri in literatura.....	88



# SPLOŠNO O ŽELEZNICAH NA ŠTAJERSKEM

Po železniški progji med Poljčanami in Slovenskimi Konjicami (Steirmärkische Lokalbahnen Pöltschach–Gonobitz) so vlaki vozili že od 20. decembra 1892. Prav je, da opozorimo na vpliv železniške proge na razvoj krajev ob Dravinji, predvsem Slovenskih Konjic in Zreč. Upoštevati moramo, da so bili prvega pol stoletja delovanja železnic vlaki pri nas edina javna prometna sredstva, saj je prvi avtomobil v Slovenijo pripeljal 15. novembra 1898 baron Codelli iz Ljubljane. Vse ceste so bile takrat še makadamske. Razvoj železniškega omrežja je potrebno obravnavati v širši regiji, zato je v uvodnem delu nujno osvetliti zgodovino železnic na tedanjem delu južne Štajerske.

Železnicu lahko upravičeno štejemo za najpomembnejšo inovacijo 19. stoletja. Ko so v začetku leta 1836 na Dunaju načrtovali gradnjo novih železniških prog, so se odločili tudi za gradnjo proge Dunaj–Trst, saj je bilo nujno treba povezati osrednje avstrijsko pristanišče Trst s središčem tedanje Avstrije. Progo so imenovali Južna državna železnica (Kaiserlich-königliche südliche Staatsbahn, SStB). Gradnja te proge je bila zelo velik gradbeni podvig, zato so prej proučili veliko različnih tras. Za gradnjo železnice preko južne Štajerske in Kranjske se niso odločili zaradi naklonjenosti do Slovencev, temveč zaradi njune izjemne zemljepisne lege. Trasa skozi Slovenijo je bila z gospodarskega in strateškega vidika najbolj ugodna, saj je omogočala najkrajšo povezavo med Dunajem in Trstom.

Progo so gradili v več etapah. Najprej so zgradili bolj ravninske odseke, nazadnje odsek čez Alpe in Kras. Zadnja etapa, in sicer etapa Ljubljana–Trst, je bila izročena v promet z velikimi slovesnostmi 27. julija 1857. Proga Dunaj–Trst je bila v celoti dvoštirna, dolga pa je bila 577,2 kilometra, od tega je je na sedanjem ozemlju Slovenije 288,8 kilometra.

Južna državna železnica (S St B) sprva ni imela svojega upravnega in izvršilnega aparata. Zato so že ob odprtju odseka proge Gradec–Celje 2. junija 1846 sklenili zakupno pogodbo z Wien-Gloggnitzer Bahn (WGB) za dobo petih let, to je za čas do 1. junija 1851.



*Lokomotiva vrste JDŽ 25 pred vožnjo zadnjega vlaka s parno vleko v Sloveniji*

Zanimivo je, da so prvih 12 lokomotiv za to progo sestavili v Celju. Ker so bile tovarne v Evropi prezasedene z naročili za nove lokomotive in ni bilo upanja, da bi lahko zadovoljile vse potrebe, je WGB naročila 22 lokomotiv pri Norrisu v Združenih državah Amerike. Vse Norrisove lokomotive so razstavljene pripeljali z ladjami v Trst, nato so posamezne dele z vozovi prepeljali v Celje in Gradec. Dvanajst lokomotiv so sestavili v Celju, saj so lokomotive potrebovali že pri gradnji odseka Počehovski predor–Maribor–Celje (Počehovski predor je bil prevozen šele tik pred odprtjem proge). Prve tri lokomotive, sestavljene v Celju, so imenovali Ocean, Grossglockner in Idria.

Kmalu po dograditvi Južne državne železnice je Avstrija začela reševati težko finančno stanje s prodajo državnih železnic zasebnikom. Ko se je 23. septembra 1858 oblikovala delniška Cesarsko-kraljeva privilegirana južnodržavna lombardijsko-

benečijska in centralnoitalijanska železniška družba (K. k. priv. südliche Staats lombardisch-venezianische und central-italienische Eisenbahnge-sellschaft) s sedežem na Dunaju, je ta prevzela komaj dograjeno progo Dunaj–Trst za zelo nizko kupnino. Obenem je prevzela gradbišča prog Pragersko–Čakovec, Zidani Most–Zagreb–Sisak in Maribor–Dravograd–Celovec ter se obvezala zgraditi progo Maribor–Ptuj. Slednje ni zgradila. Ko je Avstrija izgubila Lombardijo in Benečijo in je Italija prevzela vse proge na italijanskem ozemlju, se je družba preoblikovala v Cesarsko-kraljevo privilegirano družbo Južnih železnic.

Treba je razlikovati med Južno državno železnično in Družbo južne železnice. Prva je železniška proga Dunaj–Trst, druga pa je delniška družba, ki je bila lastnica najpomembnejših železniških prog v Sloveniji (med temi so bile tudi Južna državna železnična, proga Maribor–Dravograd–Celovec, proga Pragersko–Ptuj–Čakovec, proga Zidani Most–Dobova–Zagreb) in železniške delavnice v Mariboru.

Južna železnica je bila, kar zadeva slovensko ljudstvo in njegove potrebe, predvsem tranzitna proga. Njena uprava za zgraditev železniške mreže, ki naj bi slovensko ozemlje tesneje povezala v zaokroženo gospodarsko celoto, ni imela večjega interesa. Prednost je dajala program, ki so Južno železnično povezovale z Ogrsko, Hrvaško in Italijo.

Do konca 1. svetovne vojne so bile na državnih železnicah in lokalnih progah tarife nižje kot na progah Družbe južne železnice. Država je določila maksimalne cene prevozov, ki jih družba ni smela prekoračiti, lahko pa je odobravala popuste. Vezala jih je na minimalno količino blaga in oddaljenost. Slednjega kriterija večina slovenskih uporabnikov ni mogla doseči, zato so se s popusti okoriščala le velepodjetja in špediterji v notranjosti Avstrije. Družba je s spremnimi tarifnimi prijemi izenačila transportni položaj daljnega zaledja z bližnjim in s Trstom ter dajala oddaljenim špediterjem in industrijskim panogam tako nizke tarife, da so bili pogosto v ugodnejšem položaju kot tisti v Sloveniji. Prevoz vagona lesa iz Ljubljane v Trst je na primer stal 48 goldinarjev, iz Zagreba (skozi Ljubljano) v Trst pa le 47 goldinarjev in 90 krajcarjev. Po tej tarifi so za prevoz sto kilogramov pšenice ali moke iz Bu-

dimpešte do Trsta (skozi Ljubljano) plačali goldinar in osem krajcarjev, za prevoz od Budimpešte do Ljubljane pa goldinar in trideset krajcarjev.

Za južni del Štajerske je bila srečno naključje lega Maribora, ki je v sredini križišča prog Dunaj–Trst, Bolzano–Beljak–Maribor ter Pragersko–Čakovec–Velika Kaniža–Budimpešta, ki so bile glavne proge Družbe južne železnice. V Mariboru so tako zgradili centralne delavnice za vzdrževanje železniških vozil. Delavnice so začele obratovati leta 1863 in so zametek kovinske industrije v Mariboru. Poleg delavnic so zgradili prvo veliko in po enotnem načrtu grajeno delavsko kolonijo na Slovenskem. Po II. svetovni vojni so se železniške delavnice preoblikovale v Tovarno vozil in toplotne tehnike Boris Kidrič, zdaj je iz tega podjetja nastala družba TTV Nova, ki izdeluje vagone in motorne vlake, tudi za izvoz.

Vlada na Dunaju je skušala spodbujati gradbeno dejavnost z zakonom iz let 1880 in 1887, ko je odobrila železniškim delniškim družbam olajšave pri davkih in raznih pristojbinah. Vendar to ni bilo dovolj. Zahteve vojske glede vojaških transportov in opremljenosti postaj so bile ob gradnji novih prog namreč zelo velike. Zato so leta 1894 sprejeli zakon o lokalnih železnicah, ki je določal vse postopke v zvezi z gradnjo in olajšavami graditeljem. Na osnovi tega zakona so posamezne dežele lahko sprejele lasten zakon o lokalnih železnicah.

Drugorazredne železnice so bile lokalne železnične, vicinalne in parne mestne železnične, katerih gradnja je bila za deželo potrebna, vendar jih lokalne skupnosti in posamezniki (občine, okraji, zasebniki) niso mogli zgraditi zaradi pomanjkanja finančnih sredstev. Skrb za gradnjo je tako prevzela dežela. V ta namen so ustavili deželne železniške sklade, dežela pa je morala sodelovati pri zbiranju finančnih sredstev.

Razvoj lokalnega železniškega omrežja v tedanji Sloveniji je bil zaradi posebnih pravic, ki jih je imela Južna železnica, zelo oviran. Da bi se industrija in trgovina uspešneje razvijali ter da bi se dvignilo narodno gospodarstvo in zavrla od dne do dne naraščajoča beda med kmečkim prebivalstvom, so gradili drugorazredne železnicne. Te so povezale glavne proge s kraji, v katerih je že bila uveljavljena

kaka industrija, bilo pa je pričakovati, da se še razširi. Takšne kraje so povezovale s središči, ki so imela pomembno gospodarsko produkциjo, pa tudi s krajji, kjer so lahko izkoriščali naravna bogastva. Zaradi tega je bilo čisto naravno, da je dal deželni zbor v Gradcu pobudo, naj gradnjo lokalnih železnic preuzeme dežela. Tako so na Štajerskem prvi sprejeli zakon o lokalnih železnicah, na podlagi katerega so v Gradcu ustanovili poseben urad za štajerske deželne železnice (Steiermärkische Landesbahnen). Štajerska je zakon o lokalnih železnicah, ki se je izkazal za zelo koristnega, sprejela 11. februarja 1890. Na osnovi tega zakona so bile v južnem delu tedanje Štajerske zgrajene naslednje lokalne železniške proge:

Za gradnjo ozkotirne proge Poljčane–Slovenske Konjice so porabili 350.000 goldinarjev ali 23.490 goldinarjev na kilometr.

Za progo Poljčane–Slovenske Konjice so predvidevali naslednje poslovne rezultate:

- letne skupne dohodke v višini 30.000 gld.  
ali 2.000 gld. na kilometr
- letne stroške obratovanja v višini 20.000 gld.  
ali 1.333 gld. na kilometr
- letni presežek dohodkov v višini 10.000 gld.
- 14.500 gld. letnih stroškov za obresti in odplačilo obveznic
- razliko v znesku 6.300 gld. pokrije okraj Slovenske Konjice

Proga	Odprtje	Dolžina km	Ukinitev
Celje–Velenje	27. 12. 1891	37,7	
Poljčane–Slovenske Konjice* (ozkotirna)	20. 12. 1892	14,9	15. 4. 1962
Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto	11. 12. 1908	3,742	15. 1. 1966
Preding–Wieseldorf–Stainz (ozkotirna)	1892	11	
Kapfenberg–Au–Seewiesen		22	

\* Zadnji odsek proge Slovenske Konjice–Zreče je bil predan v promet 15. 1. 1921.



Železniška postaja Slovenske Konjice, 1942: v začetku II. svetovne vojne odvzeti zvonovi, pripravljeni na prevoz v tovarne orožja

Leta 1893 so dosegli naslednji poslovni izid:

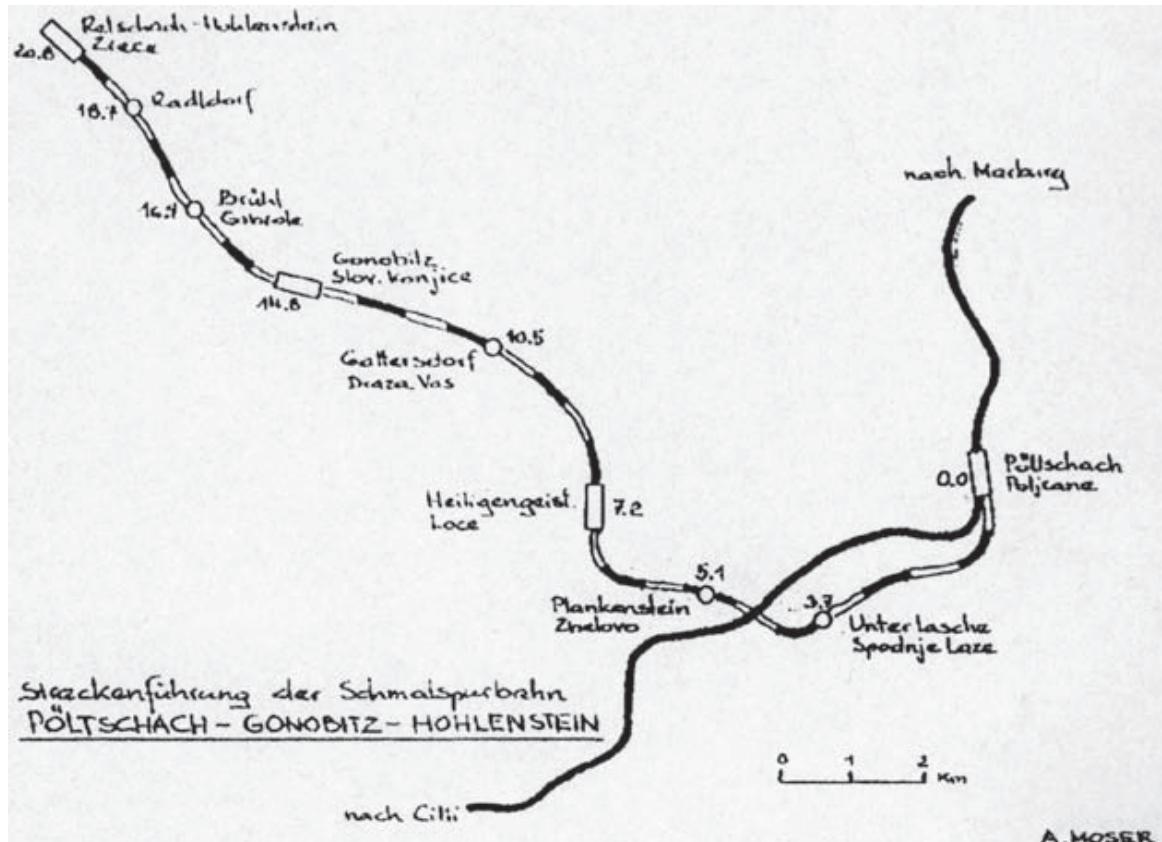
- 12.485 gld. surovih prihodkov
- 8.141 gld. stroškov
- 3.800 gld. primanjkljaja  
(pokril ga je deželni železniški sklad)

Na osnovi koncesij je bil za te proge kot lastnik vknjižen Štajerski deželni odbor v Gradcu. Po prvi svetovni vojni je za progi Poljčane-Zreče in Češnjevec-Slovenska Bistrica skrbel odsek malih in lokalnih železnic pri prometnem oddelku direkcije v Ljubljani oziroma sta zanju skrbeli obratni vodstvi prog v Poljčanah in Slovenski Bistrici. Takrat so obratna vodstva in odsek malih in lokalnih železnic ukinili, njihove pristojnosti pa so prešle na železniško upravo. Na osnovi 208. člena mirovne pogodbe, podpisane 10. septembra 1919 v St. Germainu, je vsa lastnina bivše monarhije prešla na države naslednice, tako se je zgodilo tudi z lastnino Štajerskega deželnega odbora. Med lastnino Državnega

zaklada Kraljevine Jugoslavije so bile prve tri navedene proge prenesene 5. novembra 1937. Med drugo svetovno vojno je bil med Nemškimi železnicami (Deutsche Reichsbahnen) in Štajerskim okrožnim železniškim uradom v Gradcu (Steiermärkische Gau-eisenbahnamt) sklenjeno dopolnilo (Anschlusvertrag) k starim pogodbam glede dela na postaji Poljčane. Proga je bila od 1. maja 1942 do konca vojne v pristojnosti Štajerskega okrožnega železniškega urada v Gradcu.

#### Opomba

Priprava na gradnjo in gradnja proge Poljčane-Slovenske Konjice sovpadata z valutno reformo v Avstro-Ogrski, ko so uveli kronske valutne na zlati podlagi. Ko je 2. avgusta 1892 pričel veljati zakon o kronske veljavni, so goldinarje zamenjali s kronami v razmerju dve kroni za en goldinar. Goldinar je prvotno označeval zlatnike, ki so jih najprej kovali v Firencah, od tod tudi oznaka florint ali krajše fl. Goldinar je imel prvotno 60 krajcarjev, pozneje se je delil na 100 krajcarjev ali 20 grošev. Kronska je imela 100 vinarjev; od tod razmerje en krajcar za dva vinarja.



Trasa ozkotirne železniške proge Poljčane-Slovenske Konjice-Zreče

# OZKOTIRNA ŽELEZNIŠKA PROGA POLJČANE-SLOVENSKE KONJICE-ZREČE

Železniška proga med Poljčanami in Slovenskimi Konjicami je bila predana prometu 20. decembra 1892. Do Zreč so jo podaljšali 15. januarja 1921. Tovorni promet na njej so ukinili 30. aprila 1961, 15. aprila 1962 so ukinili potniškega in progo razdrli. Proga Poljčane–Slovenske Konjice je del načrtovane tranzitne proge od štajerskega industrijskega središča Knittelfeld, ki leži na Rudolfovi železnici, do Zaprešića. Potek te proge je bil zamišljen na trasi skozi Štajersko in Koroško, mimo pomembnih rudnikov, skozi železarska središča in pomembne kraje, kot so Weiskirchen, Obdach, St. Leonhard, Twimberg, Wolfsberg, Dravograd, Slovenj Gradec, Vitanje, Slovenske Konjice, Poljčane, Rogaška Slatina, Rogatec, Krapina, Zabok in Zaprešić. Z izgradnjo te železnice naj bi se gospodarsko med seboj povezala češka, gornjeavstrijska in štajerska zahodna mesta z južnimi kraji ter se izognila šikanam in izkorisčanju prevoznega monopolja takrat edine obstoječe dvotirne Južne železnice Dunaj–Trst. Hkrati pa naj bi dosegli povezavo tudi s hrvaškim železniškim omrežjem. Po prvotni zamisli naj bi bila to proga prvega reda, ker je bila v načrtu povezava s Celjem, Ljubljano in celo s Trstom. Takrat je že bil odprt Sueški prekop in trgovini v Trstu se je obetala lepa prihodnost.

Gradnja te železniške proge je bila že odobrena. Zakon o njeni gradnji je vseboval zahteve in pogoje, katerim bi morala ustrezati proga iz Knittelfelda preko Dravograda, Slovenskih Konjic in Rogatca do meje z Ogrsko. Vlada je bila pooblaščena, da izda koncesijo za gradnjo, ki bi morala biti končana v štirih letih. Vendar je bil postavljen pogoj, da pred tem Ogrska izda soglasje za povezavo s hrvaškim železniškim omrežjem. Ta proga bi predstavljala del transverzale preko St. Valentina do čeških Budujevic in bi potekala skozi železarska središča Koroške, Štajerske in Gornje Avstrije.

Vendar je bilo leta 1872, ko so se že kazali znaki finančne krize, prepozno za gradnjo te proge. Lastniki velikega kapitala se niso več ogrevali za ponujene koncesije oziroma so se bali tveganja. Za gradnjo proge Knittelfeld–Dravograd–Slovenske Konjice–meja s Hrvaško je bil takrat en sam interesent, a je morala vlada še temu popuščati pri razpisnih pogojih. Gospodarska kriza, ki je izbruhnila 9. maja 1873, je pognala v stečaj številne denarne zavode, ohromila gospodarstvo in zelo prizadela drobne vlagatelje, ki so ostali brez hranilnih vlog. Država te proge ni štela več za nujno, menili so, da sta dve prečni povezavi s Hrvaško dovolj. To sta bili progi Pragersko–Ptuj–Čakovec–Velika Kaniža in Zidani Most–Dobova–Zagreb–Sisak. Kljub odklonilnemu stališču vlade na Dunaju je pri posameznikih in tudi družbah ostala iskrica upanja za gradnjo. Če ne v celoti naenkrat, pa po potrebi na posameznih odsekih. Traso načrtovane proge so pozneje razdelili na več odsekov in jih gradili kot lokalne proge (Dravograd–Wolfsberg 1879, Celje–Velenje 1891, Velenje–Dravograd 1899).

Za gradnjo proge Vitanje–Celje z odcepom od osnovne smeri Knittelfeld–Zaprešić se je leta 1886 potegoval belgijski konzorcij s sodelovanjem podjetnikov Noel in Courtois. Skupno sta zaprosila za koncesijo, potrebna finančna sredstva bi zagotovila banka v Luksemburgu.

Tudi drugi interesi so od trgovinskega ministra na Dunaju dobili dovoljenje za tehnična pravljalna dela za 75 kilometrov dolgo načrtovano progo od Dravograda preko Slovenj Gradca, Vitanja, Slovenskih Konjic, Poljčan, Rogaške Slatine in Rogatca do meje s Hrvaško. V tej smeri so projektirali tudi 75 kilometrov dolgo ozkotirno progo.

Med temi velja omeniti domačina oziroma priseljenca ing. Legrosa, doma iz Ormoža, P. Villsrea, generalnega direktorja luksemburških železnic, že

prej omenjena podjetnika Noela in Courtoisa ter K. Fakha, generalnega direktorja zahodnih ogrskih železnic.

Predlagano varianto sta analizirala tudi domaćina, brata Pongratz – Gvidon vitez Pongratz in Oskar Pongratz, ki ju poznamo iz zgodovine gradenj železnic po vsej Avstro-Ogrski, veliko pa sta gradila tudi v Sloveniji. Podjetje je imelo svoj sedež na Dunaju in se je zanimalo tudi za gradnje na relaciji Knittelfeld–Dravograd–Zaprešić. Vendar sta od Dravograda dalje zagovarjala naslednji potek trase: Dravograd, Slovenj Gradec, Velenje, Slovenske Konjice in dalje po dolini za predorom Lipoglav v bližini obstoječega postajališča Lipoglav v Rogaško Slatino, od tam dalje pa ob Sotli do Zaprešića.

Centralni urad za gradnjo lokalnih in cestnih železnic na Dunaju je že 2. decembra 1888 obvestil upravo posestva kneza Huga Windischgrätza v Konjicah, da namerava zgraditi važno progo od Poljčan preko Stare vasi, Sv. Duha in Žič v Konjice. Urad je prosil, da bi uprava posestva gradnjo priporočila v okoliških krajih in pridobila delničarje.

Štajerski deželni odbor je zavzeto obravnaval zahodni del svojega ozemlja in ni opustil ideje, da bi se gradila železnica Konjice–Poljčane z nadaljevanjem v Rogaško Slatino. Prvotna ideja o gradnji proge Knittelfeld–Zaprešić je propadla.

Deželni odbor je predvideval ozkotirno lokalno progo v Poljčanah kot izhodiščno točko za smeri Konjice in Rogaška Slatina. Tako bi bil v Poljčanah skupen kolodvor za obe progi, ker bi bila režija manjša. Obenem bi bil vozni park skupen, njegova izraba bi zato bila racionalnejša.

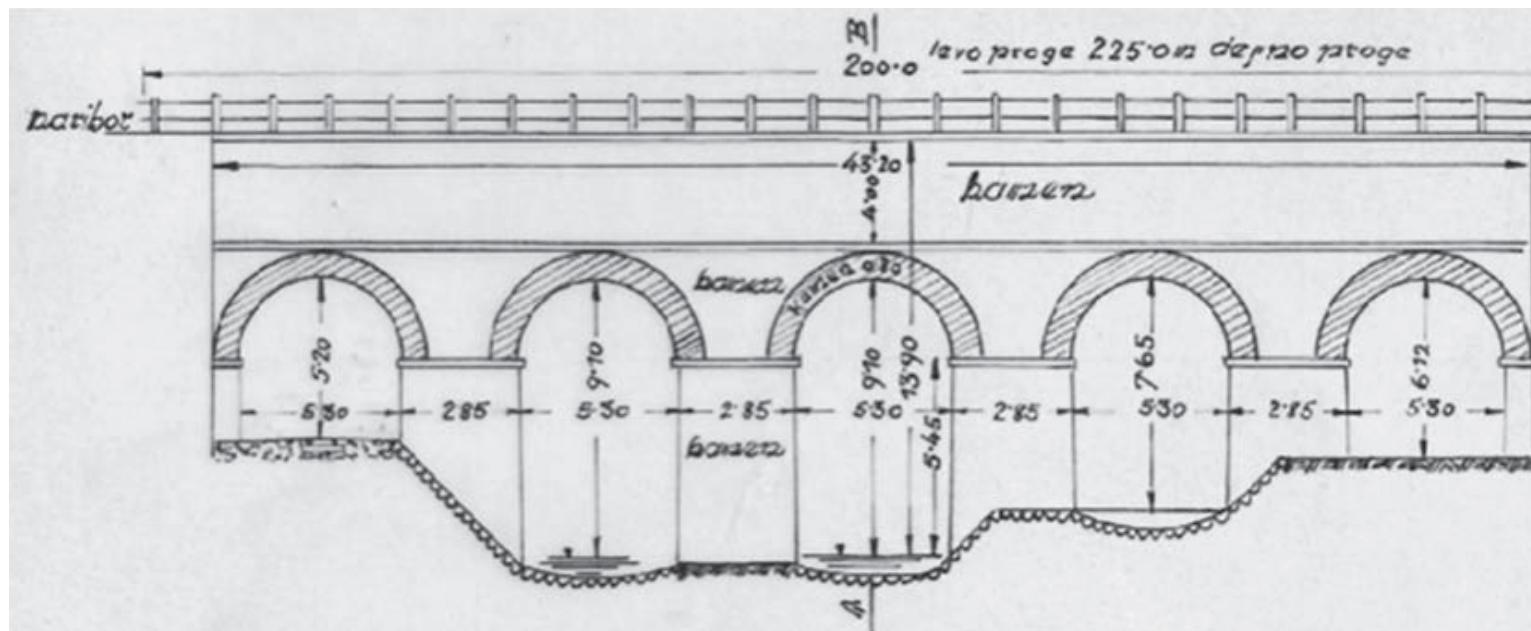
Predvideno je bilo, da se približno 850 metrov od postajnega poslopja Poljčane obe progi vodita po skupnem mostu prek Dravinje. Tu bi se trasi obeh prog cepili proti Slovenskim Konjicam in Rogaški Slatini. Dolžina proge do Slovenskih Konjic bi bila 14,5 kilometra, do Rogaške Slatine pa 12,9 km.

Proti Slovenskim Konjicam bi proga zavila pod viaduktom Zbelovo (plankensteinskim viaduktom).

Že leta 1886 je deželni štajerski odbor namenil za konjiško progo z zvezo v Poljčanah podporo v znesku 80.000 goldinarjev. Za gradnjo ozkotirne proge so predvidevali strošek v višini 350.000 goldinarjev, to je 23.300 goldinarjev za kilometr.

Za obratovanje in kritje gradbenega kapitala bi bilo potrebno 14.500 goldinarjev, kar bi pokrili z dohodki proge in vplačili interesentov.

Deželni odbor je na seji 21. oktobra 1890 na osnovi naročila posebnega odbora za železniška vprašanja dobil pooblastilo, naj ukrene vse potreb-



Skica viadukta pri Zbelovem: ozkotirna proga in cesta sta vodili skozi prvi obok na levi strani.

no, da zagotovi čim prejšnjo zgraditev ozkotirne proge. Direkcija Južne železnice je na željo deželnega odbora izdelala finančno konstrukcijo. Na njeni osnovi je pristojna ustanova 20. marca 1890 privolila, da deželni odbor lahko zaprosi za koncesijo. Projekt za progę je trgovinsko ministrstvo na Dunaju odobrilo. V dneh od 29. do 31. oktobra 1891 je komisija za politični obhod ugotovila, da ni ovir za gradnjo.

Koncesijski prednačrt so deželnemu železniškemu svetu predložili 25. februarja 1892. Koncesijo je prejel deželni odbor, sklep o tem je bil objavljen 30. marca 1892.

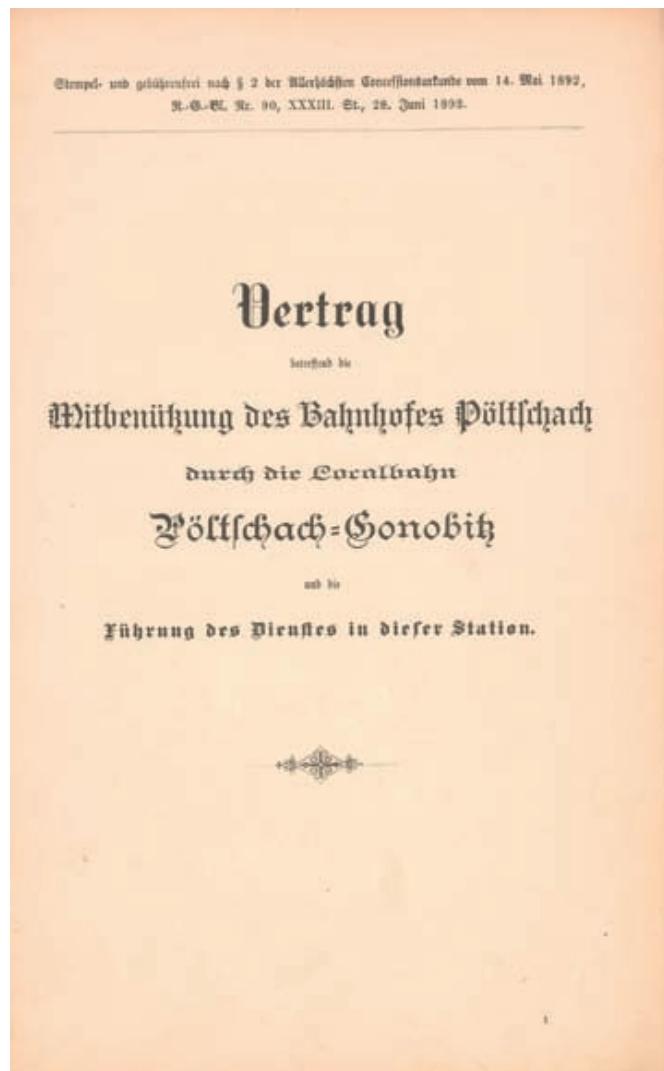
Koncesija je bila podeljena 14. maja 1892 pod številko 90 državnega zakonika z dne 28. junija 1892. V koncesijski listini si je država pridržala pravico, da na račun koncesionarjev prevzame železnico v obratovanje že po 15 letih.

Tedaj je okrajni zastop z več okoliškimi občinami zaprosil, da bi se namesto ozkotirne gradila normalnotirna proga, vendar je bila prošnja prepozno oddana, saj je bilo že vse odločeno, da se gradi le ozkotirna proga. Istočasno so zaprosili za podaljšanje proge do Vitanja, kar pa je deželni odbor 31. marca 1892 zavrnil.

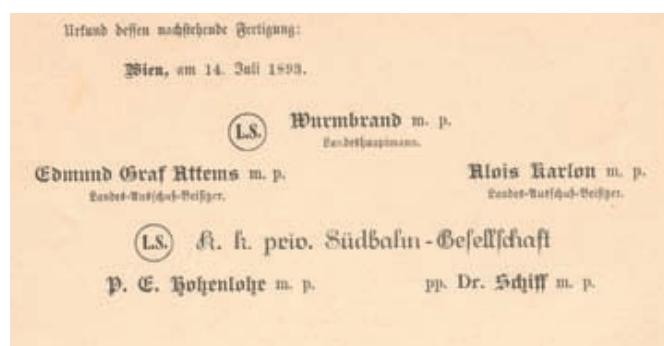
Z upravo Južne železnice je bila sklenjena pogodba za souporabo postajnih naprav na postaji Poljčane in za opravljanje celotne prometne službe na progi Poljčane-Slovenske Konjice. V ta namen so povečali postajo Poljčane, stroške za povečanje postaje sta si delila Južna železnica in Štajerski železniški urad.

Dogovorili so se tudi, da bo za promet na ozkotirni progi skrbelo osebje Južne železnice. Šef postaje Poljčane je bil hkrati obratovodja lokalne železnice. Pod njegovim nadzorstvom so bili vsi prihodki proge.

Na postajah Slovenske Konjice in Sv. Duh (sedaj Loče) sta delo vodila železniška zastopnika brez specifičnih železniških znanj, delala sta po navodilu šefa postaje Poljčane. Na progi ni bilo križanj in prehitevanj vlakov, zato jima znanje iz prometne stroke ni bilo potrebno, ukvarjala sta se le s komercialnimi zadevami. Železniški agent je opravljal službo brez redne plače, v zameno je imel brezplačno stanovanje v postajni zgradbi, kjer je lahko



Faksimile naslovnice pogodbe iz leta 1892



Faksimile podpisane pogodbe iz leta 1893 (detajl)



Muzejski vlak v Slovenskih Konjicah (fotografiran leta 2008)

opravljal tudi gostinsko dejavnost, prejemal je tudi provizijo od prihodkov iz tovornega prometa.

Predvidevali so, da bo imela proga letno 30.000 goldinarjev prihodkov in 20.000 goldinarjev izdatkov.

Cestna povezava Oplotnica–Slovenske Konjice je bila slaba, saj je cesta imela velik ovinek čez Dražo vas, tako da so blago morali voziti iz Draže vasi nazaj v Slovenske Konjice. Enostavnejše je bilo iz Oplotnice voziti naravnost v Poljčane, zato so v Oplotnici razmišljali, da bi nakladalne naprave zgradili v Draži vasi in do tja uredili dobro cesto iz Oplotnice. To pa ni bilo pogodu občini Slovenske Konjice, ki se je ogrevala za neposredno cestno povezavo med Oplotnico in Slovenskimi Konjicami.

Po prvi svetovni vojni so upravo proge prevzele Državne železnice Kraljevine SHS. Železniško transportno podjetje Maribor, pod čigar upravljanje je spadala ozkotirna proga Poljčane–Zreče, je 12. marca 1962 izdalо odlok, da se 15. aprila 1962 ukine železniški promet in nadomesti s cestnim prometom.

Štiri desetletja po demontaži proge je mogoče opaziti le še dele nasipov, po katerih je bila speljana proga.



Loče: trasa, po kateri je bila speljana ozkotirna železniška proga, je ponekod še danes lepo vidna.

# POTREBA PO GRADNJI PROGE

Železnica je bila tesno povezana z razvojem premogovnikov v dobi, ko še ni bilo cenениh vozil za tovorni prevoz. Vse do navedenih let so bili premogovniki, ki niso ležali neposredno ob železniški progi, omejeni na skromen odkup lokalnih potrošnikov premoga v krajevnih industrijah in v gospodinjstvih.

Za boljše razumevanje nagibov za gradnjo proge naj omenim le nekaj podatkov, ki so mlajši generaciji manj znani.

Ko so se v Avstriji pripravljali na gradnjo železniške proge Dunaj–Ljubljana–Trst, je rudarska uprava dobila nalogu, da za obratovanje železnice zagotovi potrebno fosilno gorivo. Cesarski dekret z dne 30. junija 1842 je naložil rudarski službi, naj ob načrtovani progi Južne državne železnice Dunaj–Trst išče premog za potrebe železnice. Premog so iskali na obeh straneh projektirane proge. Leta 1842 so odkopavali na 13 mestih, leta 1843 pa kar na 18 lokacijah vse do Trbovelj. Vendar so bili rezultati pod pričakovanji, zato so na večini poskusnih kopov dela ustavili. Po nalogu direkcije v Leobnu so od leta 1845 dalje iskanje usmerili na odkrita nahajališča premoga Brezje pri Oplotnici, Jamnik pri Zrečah, Dobrava pri Slovenskih Konjicah in Hrastovec pri Poljčanah.

Zelo živahno so premog iskali v okolici Slovenskih Konjic v času, ko so razpravljali o trasi železniške proge Slovenj Gradec–Vitanje–Slovenske Konjice–Poljčane.

Premog s tega področja se ni dal uskladiščiti, ker je zaradi izsuševanja tudi pod streho poleti razpokal in nato razpadel in izgubil večji del plinske vsebine. Premog iz kadunje Stranice so zelo cenili v valjarni Južne železnice v Gradcu. Imel je relativno veliko kurilnost, ki so jo v graški valjarni cenili na 7000 kalorij.

Premog s Stranic, Zaborka in Sv. Križa (sedaj Križevec) so sprva vozili po cestah do Poljčan, od tam so ga odpošiljali po železnici plinarnam v Mariboru, Ljubljani, Zagrebu, Gradcu in Budimpešti, saj je bil zelo primeren za pridobivanje svetilnega plina (s Stranic v Gradec, iz Sv. Križa v Budimpešto). Prevoz tovora iz Spodnjih Zreč do postaje v Poljčanah je na 26,5 km dolgi poti stal 14 krajcarjev za stot.

Šele okrog leta 1900 je Družba južne železnice za 25.000 fl kupila, povezala in združila največji del tega območja v enoten rudarski kompleks ter zaupala odkop svojim strokovnim izvedencem. V okraju Slovenske Konjice je pridobila lastništvo premogovnikov Stranice, Slemene, Radana vas in Sveti Križ pri Zrečah. Družba je na tem območju združila 31 navadnih in 57 dvojnih jamskih meter 3 osredke. Povečala je izkop, premogovnike je posodobila, mehanizirala in jih intenzivno izkorisčala do konca prve svetovne vojne. Leta 1901 so nakopali 5.087 ton, leta 1906 pa že 19.187 ton. Veliko pozornost so posvečali rudniku Spodnje Zreče oziroma Radana vas. Po prvi svetovni vojni je Družba južne železnice svoje rudarske pravice prodala domačinu Lovrencu Hasenbichlu, ki je bil jugoslovanski državljan nemške narodnosti v Slovenskih Konjicah.

Ironija pri tem je, da so progo Poljčane–Slovenske Konjice–Radana vas–Zreče zgradili predvsem zaradi tega, da bodo lahko odvažali premog iz konjiških premogovnikov. Po polstoletnem obstoju proge so se zadeve povsem spremenile, proga je služila predvsem za dovoz premoga na to območje, saj so vsi premogovniki prenehali z izkopom.

# GRADNJA OZKOTIRNE PROGE

Ko so načrtovali gradnjo proge, so predvidevali, da bo:

- letni bruto prihodek 80.000 gld.,
- letni strošek obratovanja 52.800 gld.,
- čisti ostanek dohodka 27.200 gld.

Štajerski deželni odbor je na osnovi sprejetega zakona o pospeševanju gradenj lokalnih prog na svojem območju najel deset milijonov goldinarjev posojila za gradnjo lokalnih prog. Z denarjem je razpolagal deželni železniški odbor. Ta je bil odgovoren, da ta dolg, za katerega je moral v devetdesetih letih plačevati 4 % obresti, vrne. Del sredstev iz tega posojila so porabili za gradnjo proge Celje-Velenje in ozkotirne proge Poljčane-Slovenske Konjice.

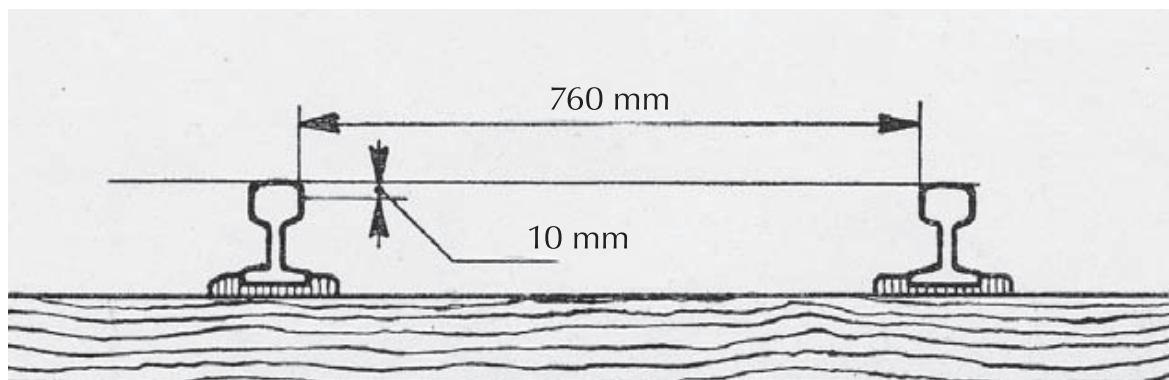
Gradnjo ozkotirne proge Poljčane-Slovenske Konjice-Zreče je omogočila štajerska deželna uprava s tem, da je 18. februarja 1890 sprejela zakon o pospeševanju gradnje lokalnih železnic. Koncesija za gradnjo je bila podeljena 14. maja 1892. Gradnjo proge sta prevzela rojaka iz Loč, in sicer inženir Ludvik F. Miglitsch in pogleški graščak, inženir Franz Prossek. Za delo se je potegoval tudi graščak J. Lenko iz Sv. Petra v Savinjski dolini.

Progo so pričeli graditi 20. junija 1892. Gradbeno vodstvo je bilo nameščeno v župnišču Loče.

Veliko kamenja za gradnjo proge so pridobili v kamnolomu pod gradom na severni strani Zbelovske gore. Dela so hitro napredovala, le v Poljčanah je prišlo do zastoja, ker nekateri posestniki niso soglašali s kupnjino za odstopljeno zemljišče. Zadeve z odkupom in prepisom zemljišč so se vlekle do konca leta 1898. Proga Poljčane-Konjice je presekala 580 parcel, ki so bile v posesti 154 lastnikov. Kot zanimivost velja omeniti, da je odkup potekal še v starih ploščinskih enotah, to je v oralih (Joch) in kvadratnih sežnjih (Geadrtklafter).

$$\begin{aligned} \textbf{1 oral} &= 1600 \text{ kvadratnih sežnjev} = \\ &5.754,642 \text{ m}^2 = 0,5754 \text{ ha} \\ \textbf{1 seženj}^2 &(\text{kvadratni seženj}) = \\ &3,596652 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

V Slovenskem gospodarju lahko prečitamo, da je v ponedeljek, 14. novembra 1892, med Poljčanami in Konjicami peljala lokomotiva z imenom Sv. Duh. Predvidevali so, da bo odprtje proge že 15. decembra 1892, vendar jim je to uspelo izvesti v ponedeljek, 19. decembra 1892.



Tirna širina ozkotirne proge je znašala 760 mm. Standardna (normalna) tirna širina je 1435 mm.

# Vertrag.

abgeschlossen zwischen dem steiermärkischen Landes-tau,  
schnape als Concessionär der Localbahn Pöltschach-Gosabitz  
einerseits und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft unter Bei,  
Herrn des hohen k. k. Staatsverwaltung anderseits, betreffend  
die Erneuerungnahme von Eisenbahn-Grundstücken der  
Linie Wien-Triest zum Bane, bezeichnungweise Bestände  
der steirischen Landesbahn „Linie Pöltschach-Gosabitz“.

## S. I. Gegenstand des Vertrages.

Die principia Sum Pöltschach, Linie Pöltschach-Gosabitz, wahr im Gründesatz der Concession österreic. vom 14. Mai 1892, R. G. Bl. Nr. 90 mit der Beschriftung Concession Kaiser, miss ab pfahlgründiger Localbahn mit 0.76 m Spurweite und 14.928 km Länge zur Öffnung gelungen, sowie auf Grund des von dem k. k. Handels-Ministerium genehmigten Budgets in der Strecke km. 0.1/2, an der linken Laufspur der Linie Wien-Triest gefürt und läuft sich an der Lauftrasse der Strecke in Par. km 3094/311.3 mehr an der rechten an. - weiter verläuft die Localbahn im Km 4 3/4 der Linie Wien-Triest im Km 313 6/7 in Par. auf der Öffnung des Plankensteinen Viaduktes, wahr gleichzeitig als Einfahrt für die von Pöltschach auf Gosabitz führende Bahnlinie, Prag-Pink.

End Punkt Orlaufn nimmt und Par Kapitza der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Beförderung, zuzulau Par Linie Wien-Triest in Par. Radkersburg, Par Höllendorf, Stanosko, Lwendorf und Plankenstein, berg im Oberschlesien, zw. 111 Mr. 94 m<sup>2</sup> freya: eine Hundert elf der neuwig vier Quadratmeter für den Laut und halbe Par genannte Landebahn in Orlaufn zusammen, und erzogt die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Par steiermärkischen Landes-treuhänder und grifft Pisa firmit ein in Rechtskraft kommenden im Beizappflassau, nimm integrierten Pisa und Pisa's Vertrag mit Par Plan aufsichtlich genommen.

Prve slavnostne vožnje vlaka z lokomotivo Gonobitz so se udeležili ugledni politiki in gospodarstveniki, med njimi cesarski namestnik Kübeck, minister za trgovino Marquis Baequehem in deželni glavar, grof Wurmbrandt - Stupach. Po končani vožnji je knez Hugo Windischgrätz povabil okrog 50 gostov na obnovljeno konjiško graščino. Ločani so na večer pred odprtjem proge olepšali in osvetili hiše.

Slovenski gospodar je 2. februarja 1893 priobčil naslednji članek:

*"Otvorila se je železnica iz Poličan v Konjice dne 19. decembra 1892 z velikim veseljem. Tržanje so bili trg tako ovenčali in zastav toliko razobesili, da je vse vihralo ter so se skoraj konji voznikom izplašili, ko je vse tako migljalo. Ne vem, ali so se konji bali nemških zastav trobojnic, ali bilo je tudi slovenskih narodnih. Zvečer je bila bakljada z godbo od 47. pešpolka iz Gradca na trgu pred gostilno pri Jelenu. Ko se je pripeljal iz Poličan vlak, v katerem se je pripeljal trgovski minister iz Dunaja in deželni glavar iz Gradca s svojimi spremjevalci, se je vse trlo ljudstva na novem kolodvoru, šolarjev in razne gospode. V tem se je glasilo od veliko kmetov klic Živio ali tudi tržanje se se glasili s svojim 'hoch'. Da bi le tudi še kmetom koristila, ne pa škodovala, kakor se govori sem in tje, da bodo davka plačevalci morali plačevati večjih doklad, ako bi železnica ne imela dosti zasluga. Bodi še povedano, da je narodno slovensko zastavo bil razobesil gostilničar v sredi trga gospod Stegenšek in se tako pokazal narodnega."*

Odprtje proge v širšem slovenskem prostoru ni vzbudilo pozornosti. Časopis Slovenec je v torek, 20. decembra, objavil le kratko vest: "Železniška proga Poljčane-Konjice se je včeraj otvorila in danes izročila javnemu prometu."

Proga od Poličan do Slovenskih Konjic je bila dolga 14,928 kilometrov, redni promet se je pričel 20. decembra 1892. Po pogodbi z dne 14. junija 1893 je obratovanje na njej prevzela Družba južne železnice. Skupni stroški gradnje so znašali okrog 350.000 goldinarjev.

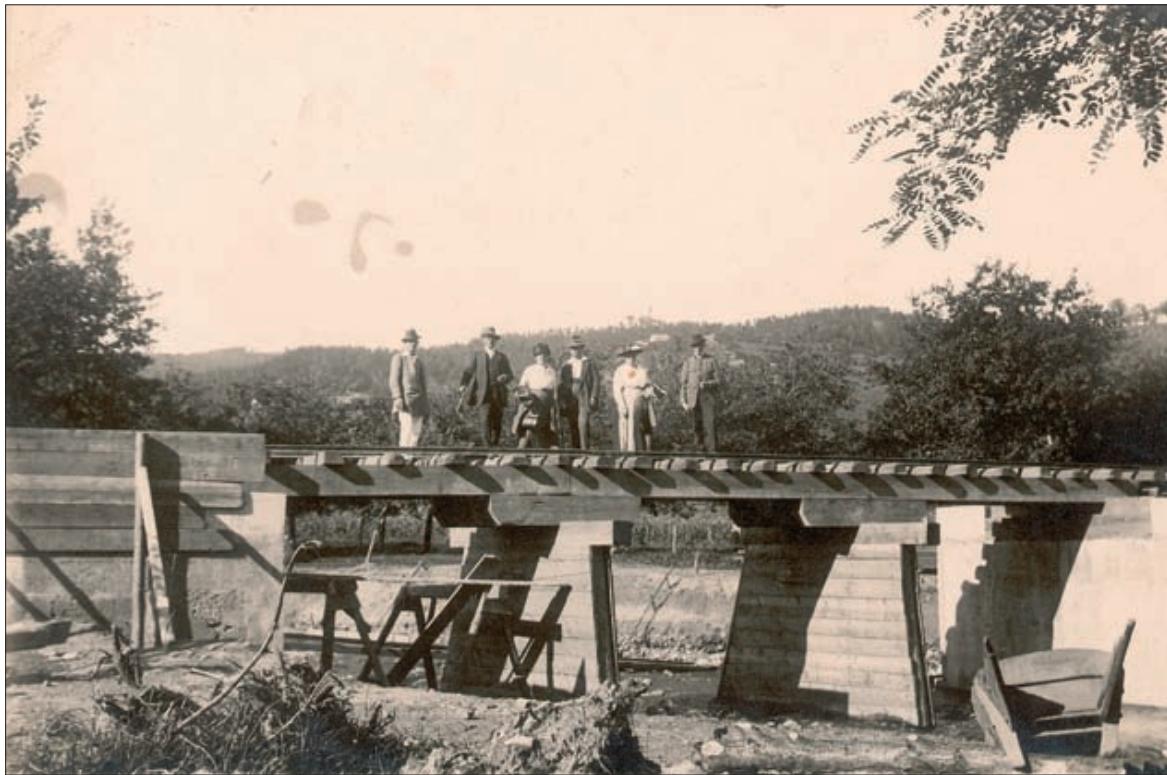
Že ob gradnji proge do Slovenskih Konjic so v Zrečah zahtevali podaljšanje železniške proge do Zreč. Glavna utemeljitev je bil premogovnik v Radani vasi, tam so leta 1900 obnovili rudnik in pri-

čeli ponovno kopati premog. Družba južne železnice je na prelomu stoletja odkupila več manjših premogovnikov v okolici Slovenskih Konjic in jih skušala povezati v enoten rudniški kompleks. Veliko pozornost so namenili premogovniku v Radani vasi. Premog iz tega premogovnika so na običajnih kmečkih vozovih vozili na železniško postajo v Konjice, kar je bilo zelo drago. Zato je Družba južne železnice pripravila načrte za ozkotirno rudniško progo iz Slovenskih Konjic do Radane vasi (schmalspurigen Bergwerkseisenbahn Gonobitz-Radldorf). Policijsko-tehnična revizija trase je bila 17. julija 1902 in ponovno 4. aprila 1903. Na progi je bila predvidena živinska vleka (animalischer Betrieb). Tir je bil projektiran kot zelo skromna investicija. Na delu trase je bil vzpon celo 32 ‰, tirnice so imele težo le 17,89 kg/m. Tir je bil dolg 4,14 km, deloma je potekal kar po cesti in se je končal na nadmorski višini 383,828 m. Ta podaljšek so zgradili po normativih, ki so veljali za vojaške poljske železnice (K. K. Heeresbahn), torej s slabšim materialom in večjim vzponom.

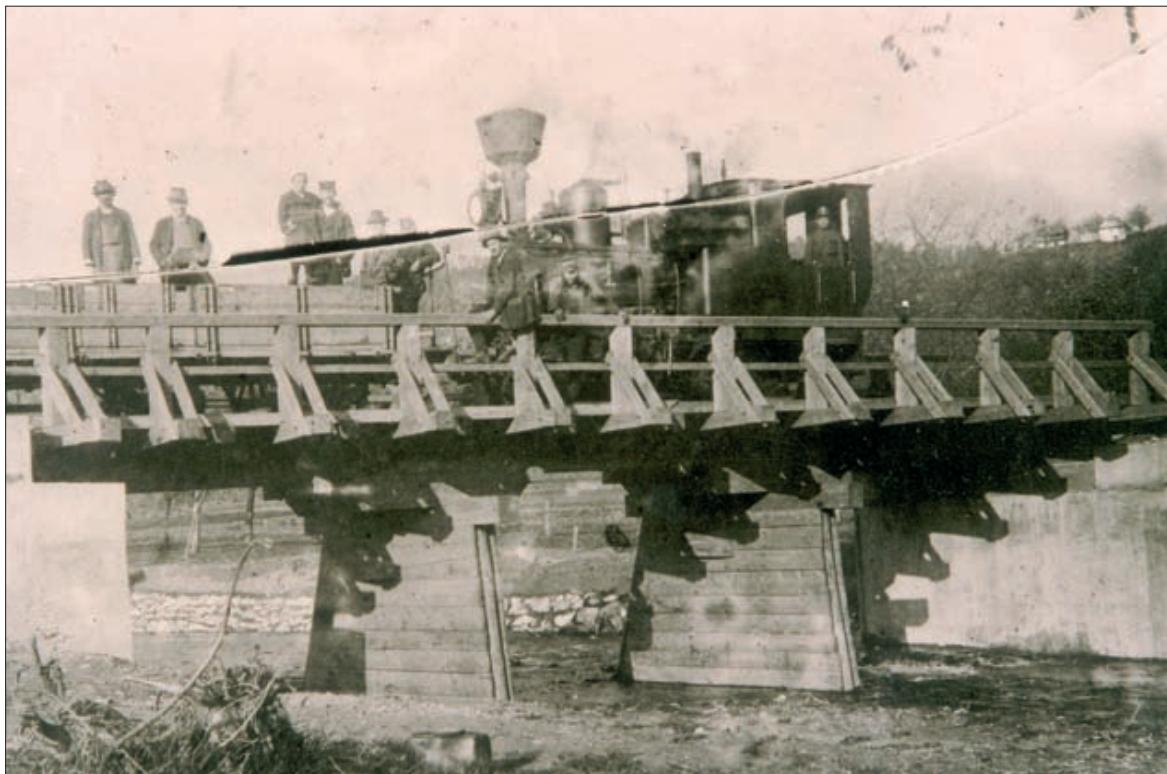
Hkrati z načrtovanjem in urejanjem odvoza premoga iz Radane vasi z ozkotirnimi vagoni so na postaji Poljčane projektirali 87 m dolgo pretovorno rampo za pretovarjanje premoga z ozkotirnih vagonov na normalnotirne (Verladegerüst). Ob posebnem slepem tiru na severnem delu postaje so zgradili 3,4 m visok leseni oder in nanj speljali podaljšek ozkotirne proge.

Ko so na začetku prve svetovne vojne v premogovnikih prenehali delati, so progo ponudili v upravljanje deželnemu odboru v Gradcu. S tem so se delno uresničile želje po podaljšanju proge do Zreč.

Kmalu za tem je bila izdelana dokumentacija za odsek proge do Zreč. Komisjski ogled trase je bil 11. oktobra 1912, vendar je bil ta popolnoma dokončan šele januarja 1921. Železniško ministrstvo je leta 1916 izdalо gradbeno dovoljenje. Za podaljšanje proge iz Radane vasi do Zreč so se 29. aprila 1917 pričeli dogovarjati z lastniki zemljišč, po katerih naj bi bila speljana železnica. Politični obhod (politische Begehung – nekakšna lokacijska obravnavna) je bil konec avgusta 1917. Ko so bile končane priprave, je železniško ministrstvo na Dunaju 13. septembra 1917 odobrilo gradnjo proge do Zreč.



Gradnja mostu čez reko Dravinjo v Zrečah. Most je izdelalo podjetje Gologranc iz Konjic leta 1918.



Trdnostni preizkus 12 m dolgega lesenega mostu z lokomotivo

Gradbena dela so pričeli 15. novembra 1917. Zaradi pomanjkanja domače delovne sile so pri delu uporabili okrog 80 ruskih vojnih ujetnikov. Po sklenitvi brestlitovskega miru med antantnimi in centralnimi silami so ruski vojni ujetniki odšli domov. Na gradbišču so jih nadomestili Romuni, malo pred koncem vojne pa približno 100 italijanskih vojnih ujetnikov.

Na tem odseku proge so morali zgraditi tudi 12 m dolg most preko Dravinje. Zaradi vsakovrstnega pomanjkanja materiala in vojnih razmer so zgradili lesen most, ves material za most je daroval knez Windischgrätz. Dne 15. oktobra 1918 je peč, kot so domačini takrat imenovali lokomotivo, prvič pripeljala potniški vagon do postajališča pri cerkvi v Zrečah. V vagonu so se pripeljali člani železniške komisije.

Ob koncu vojne so odšli vsi vojni ujetniki, zato je delo zastalo. Šele 14. januarja 1920 so domači delavci nadaljevali delo. Maja istega leta so dokončali postajno poslopje v Zrečah. Gradbena dela je vodil Franc Gologranc.

Svečano odprtje proge do postaje v Zrečah je bilo v soboto, 15. januarja 1921, ko je bila proga v celoti dokončana. Žene in otroci železniških delavcev so postajo okrasili s cvetjem in zelenjem, vlak je pričakala godba. Praznično razpoloženje je popolnovo streljanje s topiči.

Tedaj je zreški župnik Matija Karba blagoslovil progo, vlak in postajo. Na slovesnosti so bili prisotni številni ugledni gostje, ki so se pripeljali z vlačkom (dr. Marn, višji nadzornik pri Južni železnici Alojzij Pregelj, vladni komisar za domači okraj dr. Rudolf, višji železniški nadzornik Sajovic iz obratnega ravateljstva JŽ v Ljubljani, vladni komisar dr. Franc Treo, okrajni glavar Trstenjak in številni drugi predstavniki oblasti in javnega življenja). Goste je pozdravil župan Winter. Posebej pa se je za podaljšek proge zahvalil Lazar Kekić, solastnik premogovnika Osredrek – Zreče.

Dolžina proge je bila:

- od Slovenskih Konjic do postajališča Gabrovlje 2.155 m
- do Radane vasi 3.895 m
- do cerkve v Zrečah 5.450 m
- do končne postaje v Zrečah 6.100 m.

Podaljška proti Zrečam niso gradili od konca industrijskega tira dalje, temveč se je proga odcepila na kilometru 18,590 (3,789) na nadmorski višini 374,76 m. Nova proga je od kilometra 3,789 potekala vodoravno do kilometra 4,2 in se od tam strmo dvigala proti Zrečam. V Gabrovljah je bilo izogibališče.

Za prebivalce Zreč in bližnjih krajev je bila proga velika pridobitev, saj sta bila na ta način olajšana trgovina z lesom in prevoz premoga iz okolice Zreč v Konjice in poljčane. Proga je postala pomembna tudi za prevoz delavcev v kamnolomih, apnenicah in opekarnah ter otrok v šole.

Železnica je imela v tem času velik pomen, vendar je bila ozkotirna, njeni obratovalni stroški pa veliki. Ozkotirna proga s tirno širino 760 milimetrov je bila slaba rešitev, zato so večkrat načrtovali preureditev v normalnotirno progo in podaljšanje do Zgornjega Doliča.

Ljubljanska sekcija Udruženja jugoslovenskih inženirjev in arhitektov je leta 1937 predstavila pro-

Štev. 189/III.

63

### Otvoritev proge Žreče—Konjice.

Vsem postajam.

S 15. januarjem 1921 se otvoriti na ozkotirni lokalni železnici Poljčane—Konjice podaljšek te proge od Konjic do Žreč s postajami Gabrole, Radana vas in Žreče. Gabrole in Radana vas sta postajališči; v teh postajališčih vstopajoči potniki in njihova prtljaga se odpravljajo v vlaku. Postaja Žreče pa je urejena za potniški, prtljažni, brzovozni in sporovozni promet.

Razdalje od Poljčan so:

Konjice . . . . .	15 km
Gabrole . . . . .	17 km
Radana vas . . . . .	19 km
Žreče . . . . .	21 km

Direktna odprava potnikov, prtljage, brzovozne in sporovozne robe od postaj južne železnice na postaje lokalke ni dopustna.

Ljubljana, dne 17. januarja 1921.

Ravnatelj:  
Bračič s. r.

Zapis o odprtju proge v Službenem listu (faksimile)

gram javnih del za Dravsko banovino. V njem sta bila poudarjena potreba po predelavi ozkotirne proge Poljčane–Zreče v normalnotirno in njeno podaljšanje čez Vitanje v Gornji Dolič.

Zaradi nerentabilnosti in dotrajanosti so 30. aprila 1961 ustavili tovorni promet, 15. aprila 1962 pa še potniški promet in progo razdrli. Da se prometne razmere ne bi poslabšale, so uvedli nadomestni promet s cestnimi vozili. Zaradi izredno slabe ceste in številnih okvar avtobusa so konec leta 1964 ukinili nadomestni promet z avtobusi. Ko so

po številnih intervencijah v začetku februarja 1965 cesto popravili, je 12. februarja 1965 ponovno pričel voziti avtobus kot nadomestni prevoz za vlak.

Nekaj odsekov proge so uporabili za poti, na primer Slovenske Konjice–Draža vas. Na Zbelovem, v Ločah in Slovenskih Konjicah pa je pozidava že povsem zakrila sledi proge. Pred 15 leti so na pobudo Zreč razmišljali o progi skozi Slovenske Konjice. Ker je trasa proge precej pozidana, bi pod Škalcam zgradili predor, na magistralno progo Poljčane–Celje bi se proga priključila v Zbelovem.



*Lušečka vas leta 1962: avtobus je obtičal v blatu razmočene ceste. Slabe ceste so botrovale ukinitevi nadomestnega avtobusnega prometa leta 1964.*

# OPIS PROGE

Začetna točka proge je bila na postaji Poljčane in je ustrezala kilometru 561,233 iz Beograda oziroma 309,266 86 z Dunaja. Od postaje Poljčane je proga prvih 2.045 m potekala ob levi strani magistralne dvotirne proge. Tam preide cesta Poljčane–Slovenske Konjice na levo stran magistralne proge, zato se je morala ozkotirnica odmakniti od nje. Od kilometra 2,045 do 4,340 je tekla med cesto in Dravinjo. V Spodnjih Lažah je bilo prvo postajališče. Pri zbelovskem viaduktu je skupaj s cesto in reko Dravinjo ostro zavila v desno in pod viaduktom prešla na drugo stran dvotirne proge v dolino Dravinje. Dravinjo so leta 1933 pri viaduktu Zbelovo regulirali.

Viadukt Zbelovo (Plankensteiner) je na kilometru 556,804 iz Beograda (313,696 iz Dunaja) oziroma 4,410 iz Poljčan. Ima 5 obokov po 6,10 (5,5) metra. Viadukt je dolg 43,2 metra in je zidan (stebri, opornika in oboki) iz klesancev peščenca z



Kilometrski kamen na ostanku nasipa

majhnimi stičnimi regami. Peščenec močno vpija vodo, kar povzroča v zimskem času zmrzovanje zidnih blokov. Stebri in opornika sta na pilotih s premerom 30 cm. Oboki so bili prečno vezani s po dvema železnima ploščatima vezema že med gradnjo. Leta 1970 so močno poškodovani viadukt sanirali. V vseh stebrih so bile tik pod loki minske komore, velikosti 1 x 1 m.

Pod viaduktom tečeta Dravinja in cesta, do ukinutve proge je pod prvim obokom skupaj z okrajno cesto tekla tudi ozkotirna proga na nadmorski višini 266,4 metra. Dravinja je tekla pod dvema obokoma, včasih tremi, pod enim obokom pa je peljala občinska cesta v Prevole. Po nemški besedi za oboke – Welbungen – ljudje ta kraj še sedaj imenujejo Pri velbih.

Svetla višina pod prvim lokom viadukta je bila le 4,9 metra, zato so smeli biti vagoni naloženi le do skupne višine 4,75 metra. Proga je imela pred viaduktom radij krivine le 60 metrov, zato je bila na tem mestu hitrost vožnje omejena le na 10 km/h.

Na Zbelovem je bilo drugo postajališče.

Železnica je nadaljevala pot po Dravinjski dolini skozi Zbelovo do postaje v Ločah. Za vasjo na kilometru 7,557 je prekoračila reko Dravinjo in se usmerila preko Senožeti, mimo Malega Brega, čez cesto Draža vas–Podob. Ponovno je prečkala Dravinjo pred Dražo vasjo, kjer je bilo postajališče. Potem je ob levem bregu Dravinje nadaljevala svojo pot med njivami in travniki do postaje v Slovenskih Konjicah.

Med Ločami in postajališčem Draža vas je proga dvakrat prečkala Dravinjo, in sicer na kilometrih 7,557 in 10,207. Svetla odprtina mostov je bila 25 metrov. Jeklena palična konstrukcija je bila dolga 26,5 metra. Jekleni konstrukciji je dobavila Alpinen Montangesellschaft in Graz. Med drugo svetovno vojno so zavezniška letala most na kilometru 10,207

bombardirala in poškodovala jekleno konstrukcijo. Mostovna delavnica iz Ljubljane je poškodbe sanirala leta 1947.

Od Slovenskih Konjic do Radane vasi (km 18,567) so za progo uporabili industrijski tir Južne železnice. Tik pred Zrečami je proga ponovno prečkala reko Dravinjo preko 12 metrov dolge jeklene konstrukcije na kilometru 19,713. Most je bil med drugo svetovno vojno porušen. Po koncu vojne je sekcijska za vzdrževanje proge Maribor postavila provizorij. Preizkus obremenitve je bil leta 1947 z lokomotivo vrste 72 z 8,2 tonami osne obremenitve.

Začasni most (provizorij) je imel tri odprtine z razponom 3,2 metra, 3,9 metra in 3,4 metra. Nosilna konstrukcija iz starih tirc je slonela na zidanih obrežnih opornikih in dveh leseni kozah v strugi Dravinje. Piloti leseni koz so hitro propadali in so bili leta 1952 že zelo strohneli, zato so morali konstrukcijo počakati in dopustno hitrost zmanjšati na 10 km/h. Pozneje so vgradili 14 metrov dolgo jekleno konstrukcijo.

Z nadmorske višine 263,125 m na postaji Poljčane se je proga prvih 800 metrov rahlo spuščala

na 260,9 metra, od tam dalje se je do Loč rahlo in enakoverno dvigala z vzponom, ki ni bil večji od 3 %. Od Loč dalje se je proga vzpenjala neenakoverno, ponekod tudi z vzponom 9 %, vse do Slovenskih Konjic, kjer je dosegla nadmorsko višino 318,6 metra. Iz Slovenskih Konjic pa do Zreč se je proga bolj strmo dvigala, vzponi so bili večinoma 25 %. Zaradi ostrih ovinkov in slabe proge je bila med kilometrom 14,8 in 15,5 (Slovenske Konjice-Gabrovlje) dopustna hitrost omejena na 10 km/h.

Konec proge je bil na kilometru 20,964 (6,1465) ob skladiščnem prostoru za les na koncu postaje Zreče.



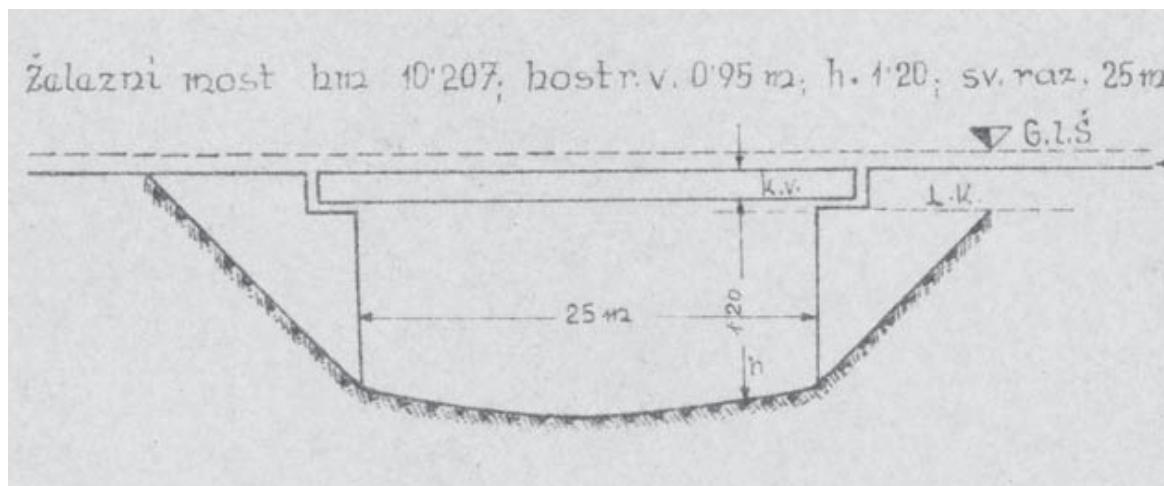
*Viadukt Zbelovo, pod viaduktom normalnotirne železnice sta nekdaj hkrati potekali ozkotirna proga in cesta. Fotografija okrašenega konjičana iz leta 1949 je nastala ob praznovanju 100-letnice Južnih železnic.*

Na progi so bili naslednji objekti (stanje leta 1932):

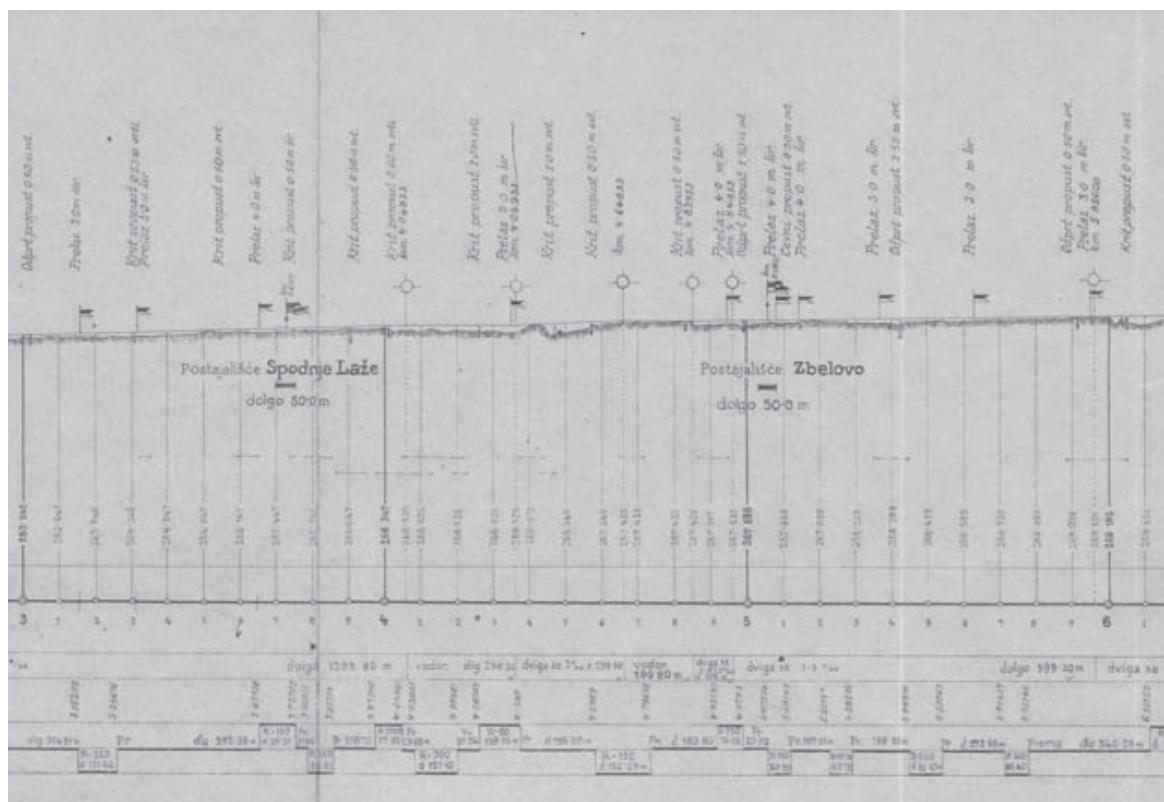
- 34 cevnih prepustov s premerom do 1 metra
- 40 odprtih prepustov z odprtino do 2 metra
- 21 pokritih prepustov z odprtino do 2 metra
- 5 lesenih prepustov
- 3 mostovi
- 90 cestnih in potnih prehodov

Dopustna osna obremenitev je bila 8 ton, maksimalna dopustna hitrost pa 25 km/h. Minimalni radij krivin je bil 60 metrov.

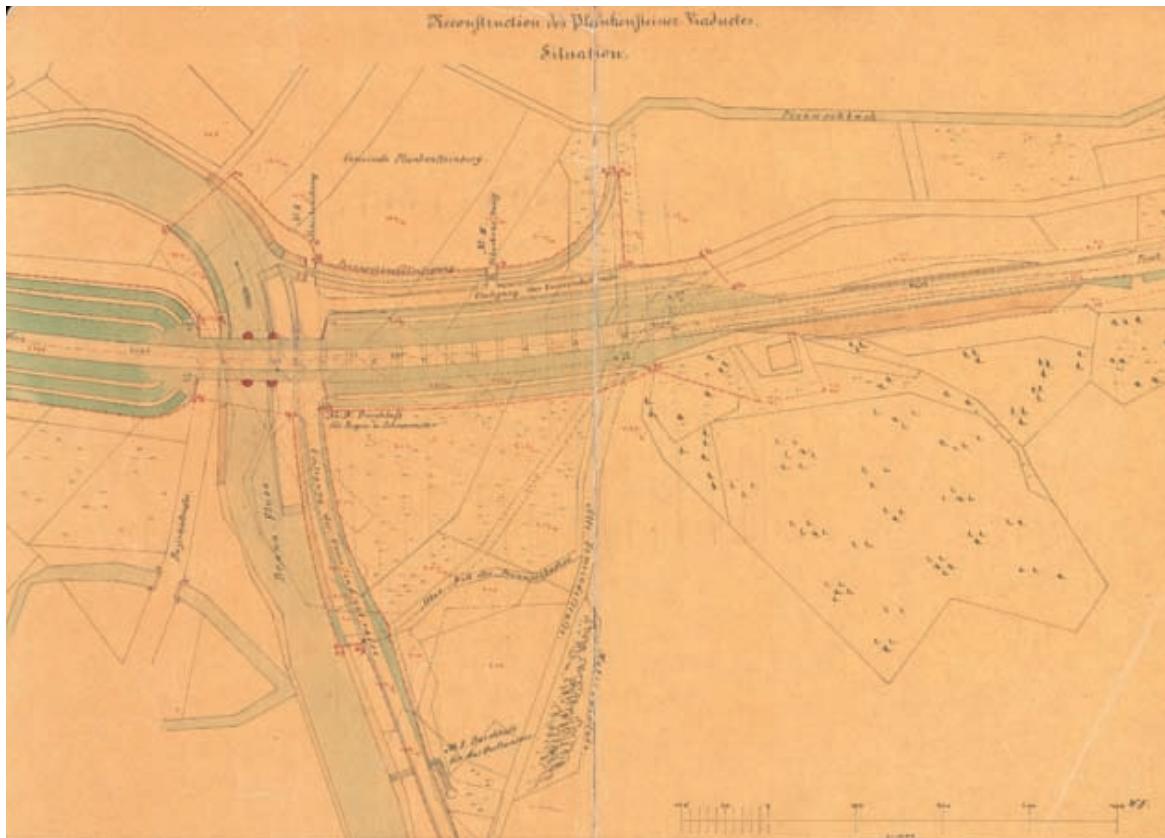
Kretnice in tirnice so bile vrste XXX državnih železnic, težke so bile 17,9 kg na tekoči meter in dolge 9 metrov. Skupna dolžina tirnic je bila 44,486 km in so nove tehtale 800,748 ton. Drugod v Sloveniji ni bilo takšnih tirnic. Tirnice so ležale



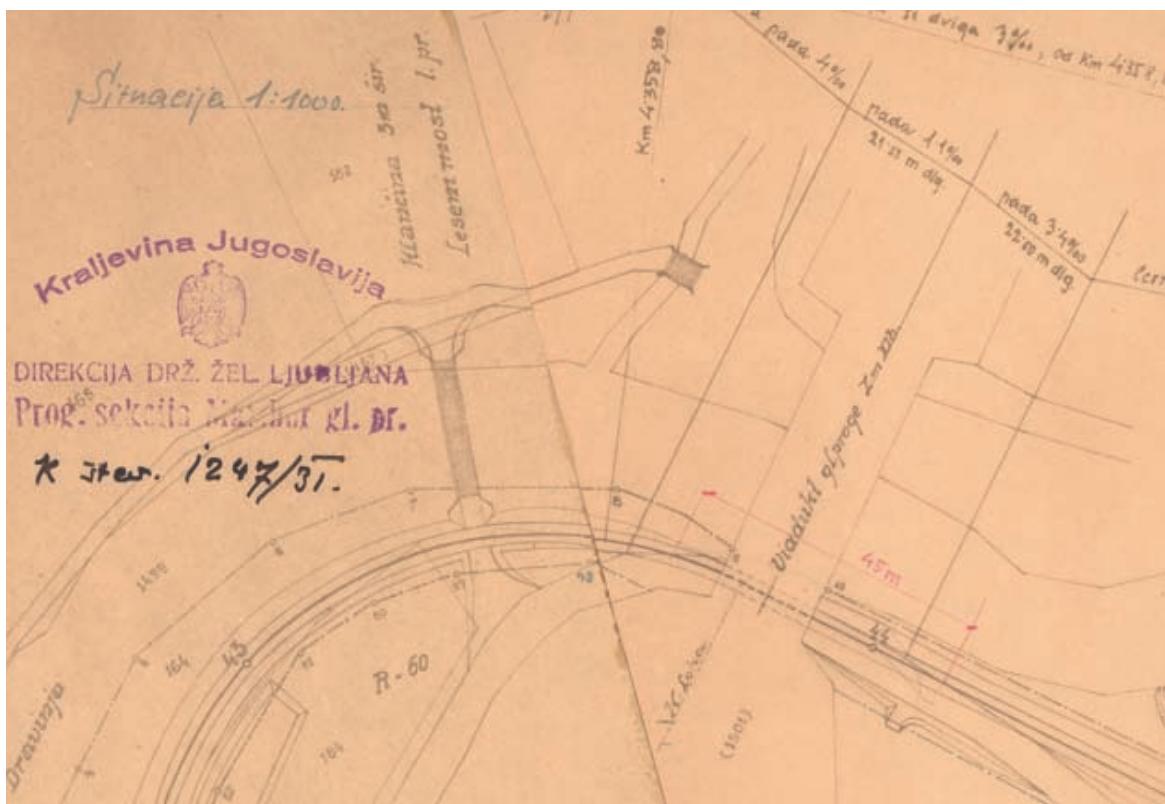
Skica jeklenega mostu na km 10,207



Vzdolžni profil proge med Spodnjimi Lažami in Zbelovim (detajli)



## *Rekonstrukcije ob viaduktu Zbelovo*



## *Podvoz pod viaduktom Zbelovo*

Službena mesta in drugi objekti na progi Poljčane-Zreče:

Kilometrska lega	Službeno mesto	Nadmorska višina v metrih
0,000	Poljčane (561,233 iz Beograda)	263,125
2,230	hekleni most s svetlo odprtino 5 m	
3,650 (640 81)	Spodnje Laže	267,8
4,410	viadukt Zbelovo	266,4
5,082 (043 2)	Zbelovo	267,0
7,240	Loče	275,19
7,557	hekleni most čez Dravinjo	
10,207	hekleni most čez Dravinjo	
10,525 (513 70)	Draža vas	283,9
14,767	Slovenske Konjice	326,2
16,922	Gabrovlje	346,6
16,6	odcep	
18,700	Radana vas	375,07
19,713	most čez Dravinjo	
19,0	postajališče po potrebi (pri cerkvi v Zrečah)	
20,800	Zreče	396,4
20,964 6,1465	konec proge	

Opomba: navedene nadmorske višine veljajo za zgornji rob tirnice nasproti postajnega ali postajališčnega poslopja.

Proga je prečkala naslednje katastrske občine:

Katastrska občina	od km do km	
Pekel	0,000–0,844	Hölldorf
Stanovska	0,844–1,382	Stanoska
Lušečka vas	1,382–2,717	Luxendorf
Zgornje Laže	2,717–4,232	Ober Lasche (Oberlasche)
Zbelovska gora	4,232–5,525	Plankensteinberg
Sv. Duh / Loče	5,525–7,955	Heiligegust (Heiligen Geist)
Žiče	7,955–11,129	Seitzdorf
Konjiška vas	11,129–11,146	Gonobitzdorf
Žiče	11,146–11,256	Seitzdorf
Konjiška vas	11,256–13,216	Gonobitzdorf
Slovenske Konjice	13,216–15,750	Gonobitz, Markt
Škalce	15,750–18,183	Skallitz
Radana vas	18,183–18,841	Radldorf
Zgornje Zreče	18,841–20,965	Rötschach

na 28.471 lesenih pragovih. Za gramozno gredo so potrebovali 13.346 m<sup>3</sup> gramoza. Za progo so potrebovali 276.766 m<sup>2</sup> zemljišča; izkopali so za 24.000 m<sup>3</sup> usekov in nasuli za 94.800 m<sup>3</sup> nasipov.

Na progi je bilo 90 nezavarovanih cestnih in potnih prehodov; z zapornicami je bil najprej za-

varovan le cestni prehod na kilometru 0,956 (Poljčane) in pozneje še prehod na kilometru 14,972 (Slovenske Konjice). Leta 1931 so tlakovali cestišče na cestnem prehodu na kilometru 4,384 pod zbelovskim viaduktom. Takrat so tudi vodilni les ob tirnicah zamenjali z vodilnimi tirnicami. Ob tem so

morali tlakovati 45 metrov dolgo in 5,2 metra široko cestišče. Takrat so tlakovali tudi cestna prehoda čez progo na kilometrih 6,8 in 14,968 (za postajo Slovenske Konjice).

Ob progi je bilo skopanega 23,2 kilometra jarka (na obeh straneh) in postavljenih 38 opozorilnikov in 77 padokazov. Za zamejitev parcel je bilo postavljenih 896 mejnikov.

Vsa službena mesta so bila na desni strani proge, le postajno poslopje v Slovenskih Konjicah je bilo na levi strani proge. Za progo je skrbel nadzornik proge s sedežem v Slovenskih Konjicah. Vzdrževalna dela je opravljalo 17 progovnih delavcev in dva desetarja. Vzdrževanje greznic in smetiščnih jam je bilo v pristojnosti Sekcije za vzdrževanje prog.

Proga je spadala pod upravo Sekcije za vzdrževanje prog Celje. V času med 1918 in 1928 je bila proga ocenjena na 13.154.503 do 13.173.711 din.

Železniško ministrstvo na Dunaju je leta 1911 Franzu Posseku (Franc Posek) iz Loč izdalovo dovoljenje za križanje železniške proge z električnim energetskim kablom napetosti 500 V in telefonskim kablom. Križanja zračnega voda niso dovolili, ker še niso imeli izkušenj in tehničnih normativov. Križanje je bilo izvedeno na kilometru 6,504 pri Ločah. Zračni vod je povezoval opekarino na eni strani proge z električno centralo na drugi strani proge.

Ko so gradili daljnovid napetosti 80.000 V s Fale v Laško, še ni bilo domačih predpisov o križanju daljnovidov z železniškimi progami, zato so uporabili predpise nemških državnih železnic. Daljnovid Fala-Laško je križal ozkotirno progo Poljčane-Zreče.

ne-Slovenske Konjice na kilometru 14,370, to je malo pred postajo Slovenske Konjice.

Komisiji ogled trase je bil v času od 14. do 30. novembra 1922; gradbeno dovoljenje je Gradbena direkcija v Ljubljani izdala 10. oktobra 1923. Po končanih gradbenih delih pa je bil v času od 2. do 11. oktobra 1924 tehnični pregled.

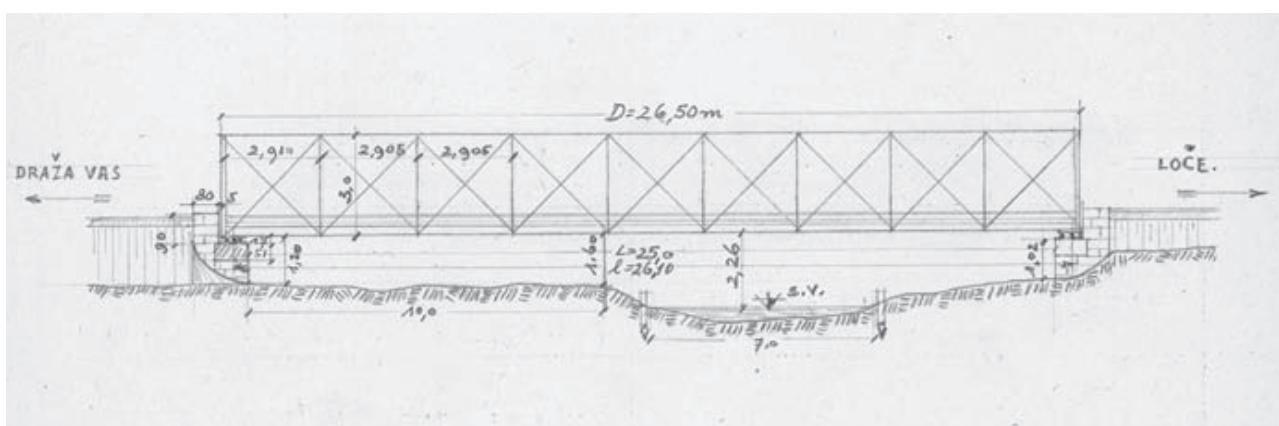
## Signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave

O signalnovarnostnih napravah na konjiški progi ni mogoče govoriti, saj so v to kategorijo spadali le padokazi in opozorilniki ter zapornice na cestnem prehodu v Poljanah in Slovenskih Konjicah.

Ob progi je bilo 38 opozorilnikov, ob katerih je moral strojvodja s parno piščalko dati signal in opozoriti na približevanje vlaka. Opozorilniki so bili pred važnejšimi potnimi prehodi čez progo.

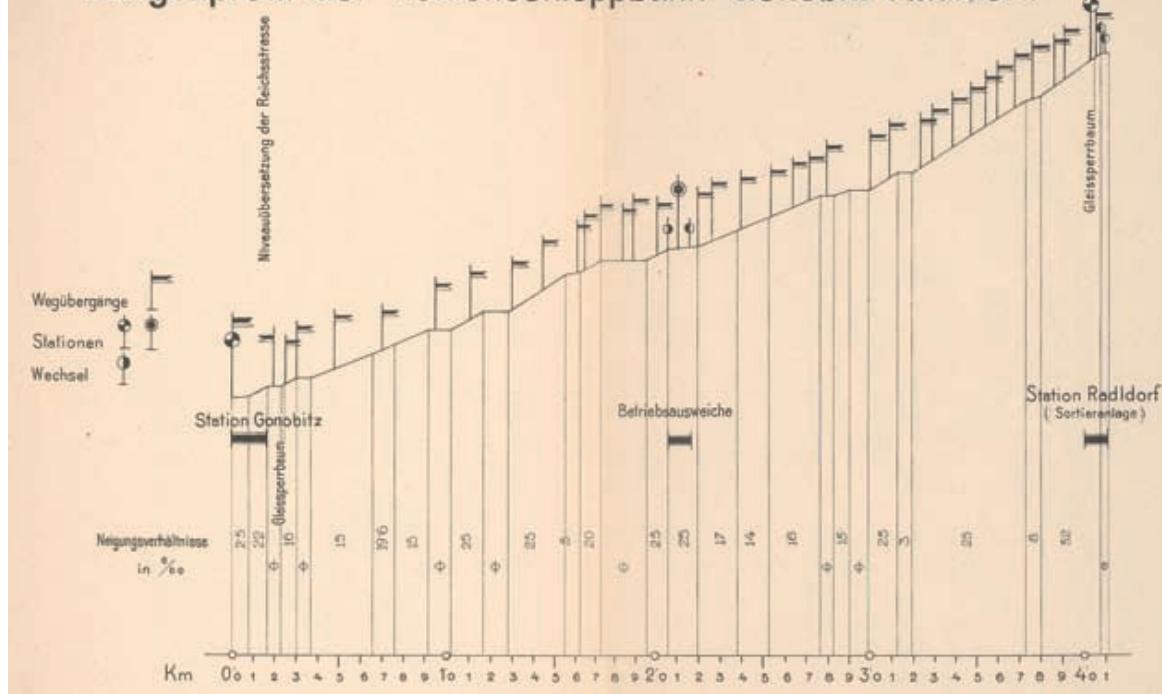
Ob progi je bilo tudi 77 padokazov, to je tabel z napisom o velikosti vzpona ali padca v promilih in o dolžini vzpona ali padca s to vrednostjo.

Ob gradnji proge so službena mesta opremili s telefonom. Telefonski vod je bil enožičen (drugi vodnik je zemlja), zato zveze niso bile kvalitetne. Posebno izrazito je bilo to ob nevihtah. Na lesenih stebrih je bila napeta ena jeklena žica in štiri bakrene žice. Jeklena žica je bila last železnice in je bila namenjena za železniško telefonijo, bakrene žice so bile last pošte in namenjene za potrebe pošte. Vzdrževanje zračnih vodov ob progi Poljčane-Zreče je bilo v pristojnosti pošte.



Načrt konstrukcije železniškega mostu na odseku proge Loče-Draža vas

## Längenprofil der Kohlenschleppbahn Gonobitz-Radldorf.

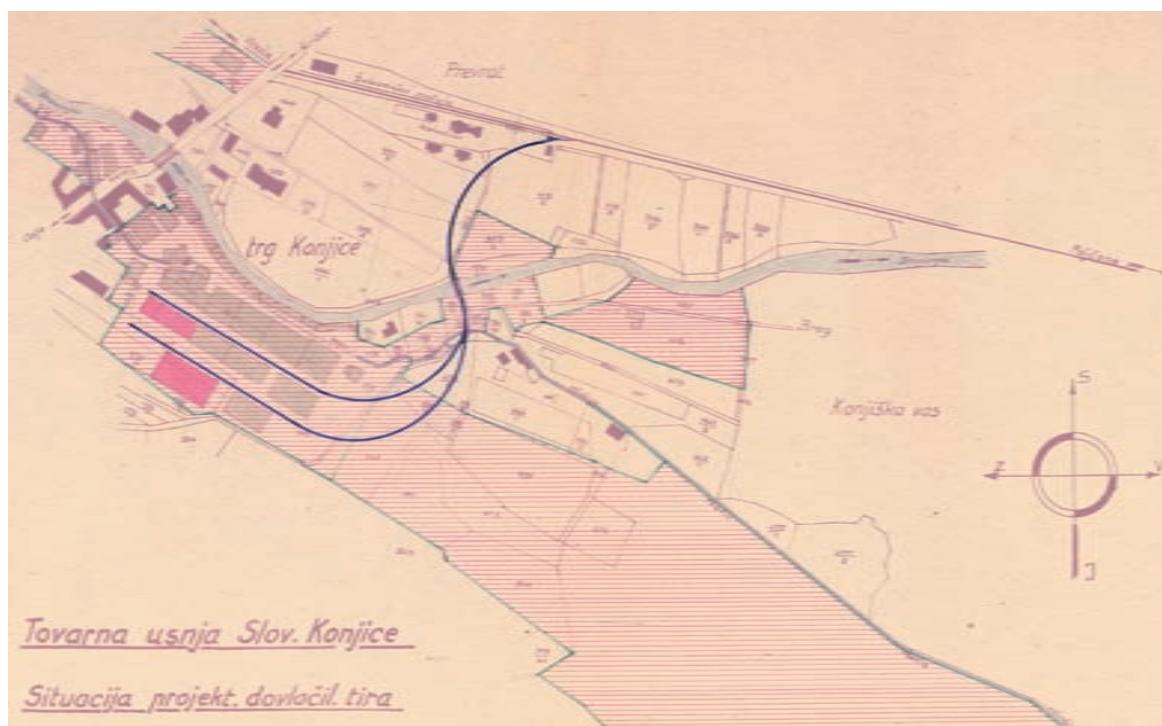


Detajl vzdolžnega profila na odseku proge Gonobitz–Radldorf (Slovenske Konjice–Radana vas)

### Industrijski tiri

Tovarna usnja Lavrič (L Lauritsch, Lederfabrik) je v Slovenskih Konjicah želela zgraditi lasten industrijski tir dolg petdeset metrov. Zadeve pa so se zapletale. Tir od postaje Slovenske Konjice do Radane vasi je bil last Južne železnice, ki je bila

brez učinkovitega vodstva, zato niso mogli doseči dogovora. In čeprav tovarna ni dobila dovoljenja za gradnjo industrijskega tira, je v ta namen že postavila betonski most čez Dravinjo, ki še danes služi za cestni promet.



Industrijski tir Tovarne usnja Slovenske Konjice, originalna risba je bila zrisana oktobra 1946 v merilu 1:2880.

# POSTAJE IN POSTAJALIŠČA

Železniška postaja (tudi kolodvor) je prometno mesto na železniški progi, kjer potekajo komercialna, tehnična in prometna dela. Gre za sestav naprav, tirov, stavb, peronov in drugega, skratka vsega, kar je potrebno za potek prometa. Komercialna dela na postaji so sprejem in odprava potnikov ter prtljage, prodaja vozovnic, sprejem, hramba in izdaja blaga ipd. K tehničnim delom sodijo sestavljanje in razstavljanje vlakov, premikanje, dostava vagonov za nakladanje in čiščenje, pregledi, opremljanje, manjša popravila vozil itd. K prometnim delom pa sodijo odprava, sprejem in križanje vlakov.

Beseda postaja (nemško Station, narečno štacjon) izvira iz latinske besede stāre, kar pomeni stati. Torej je postaja kraj ob progi, kjer se ustavljajo vlaki. Napačno je, če pojem postaja zožimo le na postajno stavbo. Namesto postaja so v preteklosti

uporabljali izraz kolodvor. Cesto ali ulico, ki je vedala proti kolodvoru, so imenovali kolodvorska cesta. Postaje so bile komunikacijsko središče kraja in prostor za razne prireditve. Prihod ali odhod vlaka pa je bil dogodek dneva. Večina postaj in postajališč je bila ob gradnji proge locirana na robu mesta ali naselja, pozneje pa so se vrasle v mesta in naselja in postale osnova za oblikovanje središča.

Postajališča so mesta na progi, kjer se ustavljajo potniški vlaki, da potniki lahko vstopajo in izstopajo, služijo le za potniški promet. Če je na postajališču veliko prometa, ima postajališče železniškega uslužbenca.

Transportno odpravništvo služi le za tovorni promet. V preteklosti so uporabljali še druge opredelitev, kot so na primer postajica, tovorišče, nakladališče itd.



Železniška postaja Konjice leta 1930: sokoli na poti v Beograd

Ime in lego postaj oziroma postajališč so praviloma določili pri projektiranju prog in so bile istovetne z imenom mesta ali kraja – katastrske občine. Izven mest je bilo to običajno ime katastrske občine, v kateri je bila lokacija postaje. Prvotno so bila imena postaj in postajališč le nemška, pozneje ponekod tudi dvojezična.

Po razpadu Avstro-Ogrske je narodna vlada SHS 18. januarja 1919 v Uradnem listu objavila slovenska imena postaj.

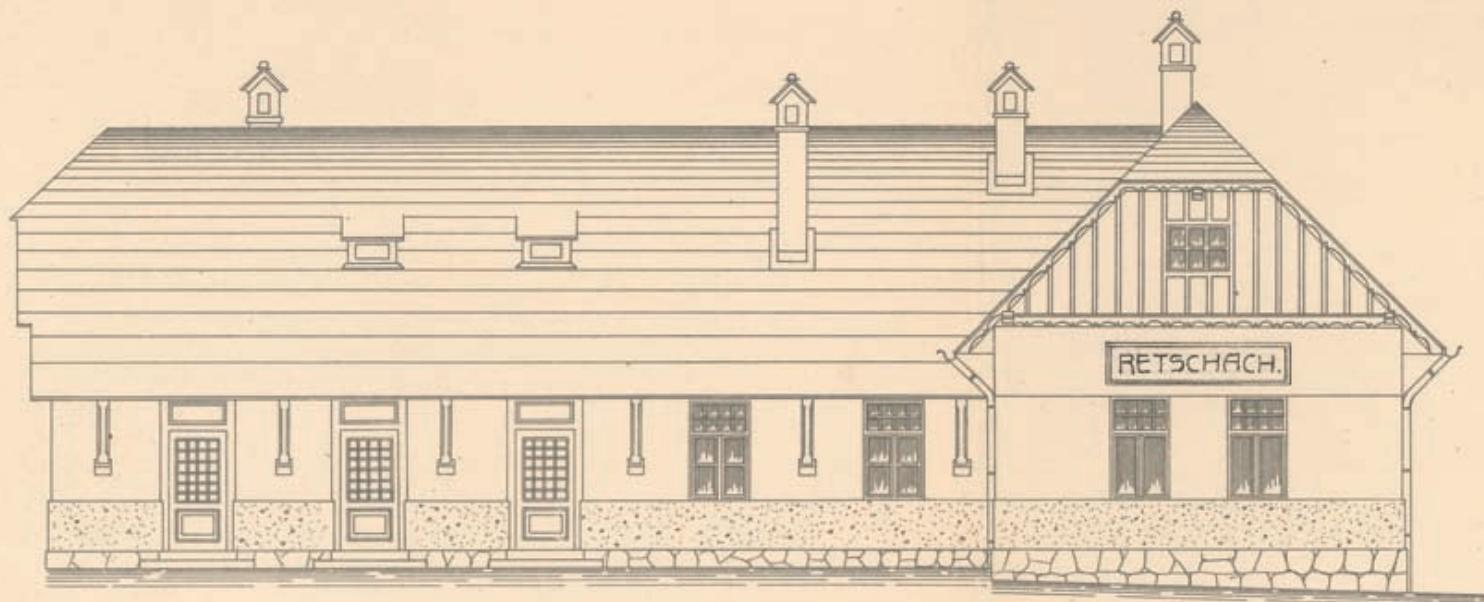
V skladu s težnjami po uvedbi srbskega jezika na celotnem železniškem omrežju Jugoslavije so namesto izraza postaja oziroma kolodvor začeli povsod uporabljati izraz stanica.

### Imena postaj in postajališč

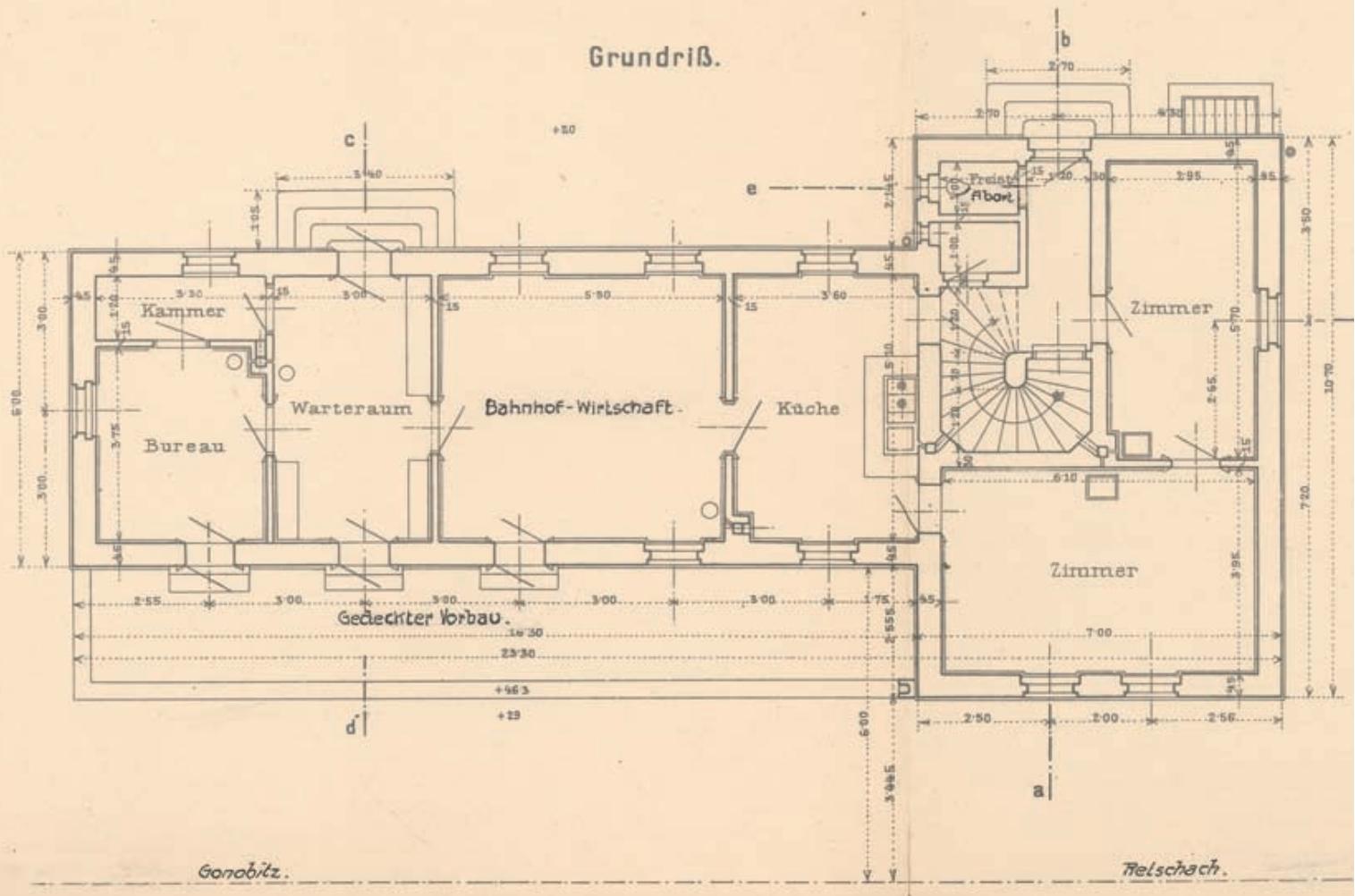
Do leta 1918	1941	1945	V času Jugoslavije
Pöltschach	Pöltschach	Pöltschach	Poljčane
Unter Lasche	Unter Lasche	Laschberg	Spodnje Laže
Plankenstejn	Plankensteinberg	Plankensteinberg	Zbelovo
Heiligegust	Heligengeist	Plankenstejn	Sv. Duh / Loče
Gattersdorf	Gattersdorf	Gattersdorf	Draža vas
Gonobitz	Gonobitz	Gonobitz	Slovenske Konjice
-	Gabrole	Brühl (Steierm.)	Gabrovje
-	Radldorf (Steierm.)	Radldorf (St.)	Radana vas
-	Retschach	Hohlenstein	Zreče



Natovarjanje žaganega lesa na vagone na železniški postaji Zreče



Grundriß.



Načrt postajnega poslopa v Zrečah, 1919

## Objekti na postajah in postajališčih

Postaja	Objekt	Dimenzijs v metrih
Poljčane*	sprejemno poslopje, leseno, 7 tirov	12 x 4,16
Spodnje Laže	pritlična lesena čakalnica	5,1 x 3,6
Zbelovo	pritlična lesena čakalnica	5,1 x 3,6
Loče	pritlično zidano postajno poslopje pritlično zidano in leseno skladišče nakladalna rampa, zidana potniško stranišče, leseno hidrant za napajanje lokomotiv vrt in vodnjak	9,1 x 6,5 + 7,3 x 6 6 x 6 in 4,7 x 5 15 x 10,8 4,3 x 3,8
Dražava	pritlična lesena čakalnica	3,5 x 4,7 / 5,1 x 3,6
Slovenske Konjice	enonadstropno zidano postajno poslopje pritlično leseno skladišče nakladalna rampa, zidana nakladalna rampa, zidana nakladalna rampa, lesena čistilna jama, zidana čistilni jami, zidani kurilniška lopa, zidana zidano skladišče sekcije za vzdrževanje proge pisarna sekcije za vzdrževanje proge, zidana vodnjak in trije vrtovi vagonska tehnika deponija za premog čebelnjak sprejemno poslopje napajalnik in druga vodna instalacija	28 x 9 14,8 x 6 23 x 8,9 9 x 6 16 x 3 4,5 7 24 x 9,5 3,5 x 9 3,5 9 x 12,5
Zreče	postajno poslopje, zidano skladišče, leseno, pritlično nakladalna rampa, zidana potniško stranišče, leseno vodnjak in dva vrta nakladalni profil vagonska tehnika smetiščna jama	10,8 x 7,1 in 16,3 x 6 12 x 6 20 x 10 4,3 x 2

\* Samo tisto, kar je pripadalo ozkotirni progji.



Vzdolžni profil proge pri postajališču Zreče - cerkev

# Poljčane

Poljčane so urbano naselje v Dravinjski dolini, ki je nastalo že v antiki. Prvotno naselbino predstavlja jo Zgornje Poljčane. Prepoznavne so po bližnji gori Boč, ki je izrazita in od daleč opazna gora. Tod je vodila rimska cesta. Zaradi svoje lege so se Poljčane ob železnici razvile v prometno, trgovsko in industrijsko središče osrednje Dravinske doline. Velik pomen so pridobile, ko je bila leta 1846 predana v promet proga Gradec-Celje, pa tudi leta 1892, ko je bila predana v promet ozkotirna proga Poljčane-Slovenske Konjice. Pošta deluje v Poljčanah od leta 1847, brzojav pa so priključili leta 1874.

Reka Dravinja deli kraj na Zgornje in Spodnje Poljčane. Dravinja – njeno ime ljudje izgovarjajo tudi Dravnja ali Dramja – izvira pod Roglo na Pohorju in se izliva v Dravo jugovzhodno od Ptuja. Ob celotnem toku Dravinje je obsežen poplavni svet, katerega del so tudi Poljčane z okolico.

Šef postaje v Poljčanah je imel na razpolago stanovanje s tlorisom 114 m<sup>2</sup> in 160 m<sup>2</sup> velik vrt. V postajnem poslopu je 5 stanovanj in pošta (od vsega začetka). Začetek ozkotirnice Poljčane-Slovenske Konjice-Zreče je bil na kilometru 309,266 86 (z Dunaja) oziroma 561,233 iz Beograda. Omembne vreden je kostanjev drevored proti železniški postaji.



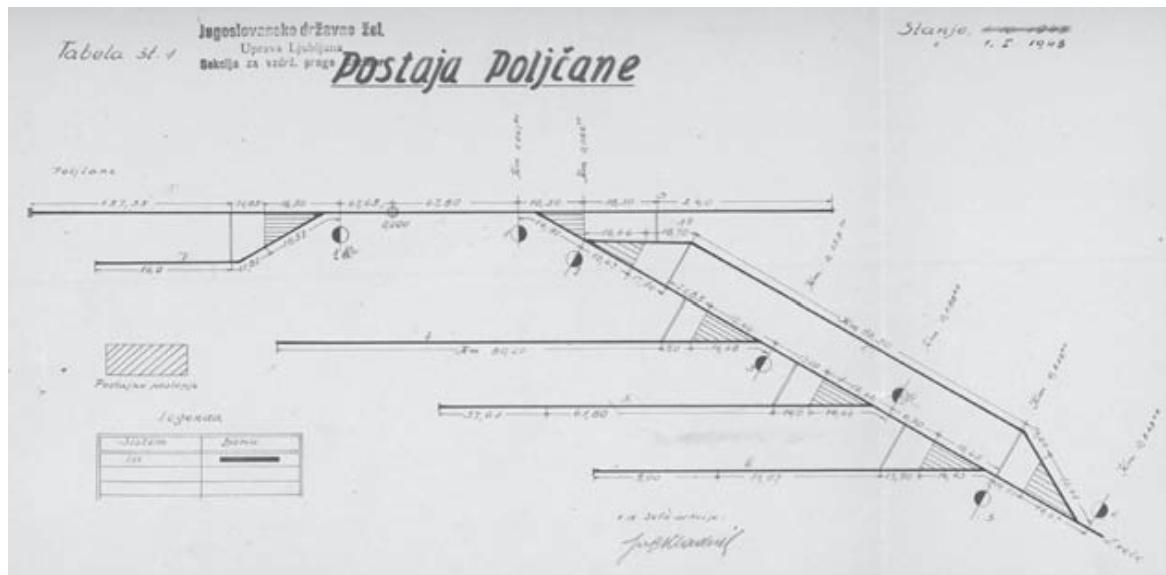
Železniška postaja v Poljčanah, 1970

Na vzhodni strani je bila še dodatna stavba za čakalnico ozkotirnice.

Do ukinitve ozkotirne proge in rekonstrukcije postaje pred elektrifikacijo je tirna mreža na postaji obsegala:

- 10 normalnih tirov,
- 7 ozkotirnih, toda kratkih tirov,
- napajalnik in čistilno jamo ob 3. tiru.

Na postaji je bilo veliko dela s pretovarjanjem blaga z normalnotirnih vagonov na ozkotirne in obratno. V pomoč jim je bil žerjav na rampi. Delno so se pretovarjanju izognili tako, da so dvoosne nor-



Tirna mreža za ozkotirno progo v Poljčanah

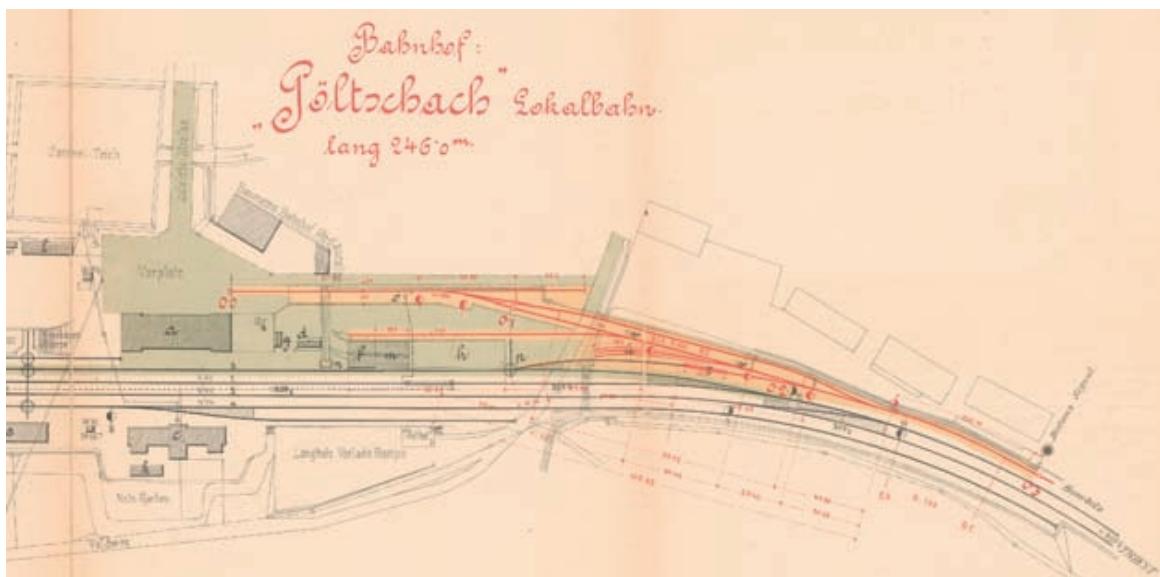
*Postajni objekti so bili:*

Objekt	Tloris v metrih
postajno poslopje, enonadstropno	39 x 13
tovorno skladišče, pritlično, leseno	21,3 x 8,6
tovorno skladišče, pritlično, zidano	42 x 10
klančina, zidana	35 x 9
klančina, zidana	55 x 20
klančina, zidana	28 x 10
klančina, zidana	33 x 12
potniško stranišče, pritlično, leseno	8,1 x 1,7
sekcijsko skladišče in pisarna, oboje pritlično, zidano	27 x 6
skladišče za material	23 x 3
stanovanjska hiša, pritlična, zidana	15 x 7,5
postavljalnica št. 1, pritlična, predalčasta	2,5 x 2,5
postavljalnica št. 2, enonadstropna, zidana	8 x 2,5
postavljalnica št. 3, pritlična, lesena	5,2 x 2,7
poslopje vodne postaje, pritlično in enonad., zidano	13,5 x 7,2 in 32 x 7
čistilni jami, betonski, vsaka je dolga 20 metrov	

malnotirne vagone z nosilnostjo do 15 ton naložili na posebne podstavke – oplenjake – za ozkotirno progo in jih tako prepeljali po ozkotirni progi do Slovenskih Konjic ali Zreč; podobno kot danes vozimo vagone na cestnih transporterjih. Za nalaganje teh vagonov na oplenjake je služil poseben tir z valjčno jamo (Rollschemel, valjčna koza). Tu sta se v isti osi stikala tir z normalno širino in ozki tir tako, da so normalnotirni vagon z lakkoto porinili na op-

lenjak. Težje je bilo, ko so morali vagon ozkotirne proge odpeljati na obdobna popravila v Maribor; naložiti so jih morali na normalnotirne vagone.

Do ukinitve parne vleke je na postaji Poljčane obratovala tudi vodna postaja. Rezervoarje v vodnem stolpu so polnili z vodo, ki so jo črpali iz 28 metrov globokega vodnjaka, v katerega je voda dotekala iz bližnjega ribnika. Ribnik z volumenom 4600 m<sup>3</sup> se je polnil iz potoka Breznica.



Situacija dela postaje Poljčane. Ozkotirna železnica je vrisana z rdečo barvo.



Postajno poslopje postaje Poljčane, 1972



Železniška postaja Poljčane, 1974



Železniška postaja Poljčane, 2005

Na postaji je bila vedno tudi vagonska tehnica, tehnica za cestna vozila z nosilnostjo 5 ton in okretnica za vagone. V Poljčanah so nakladali premog iz 1,25 milje oddaljenega Hrastovca pri Studenicah. Prevoz do postaje je stal 3 krajcarje za stot. Premog so vozili predvsem v Gradec.

Zavezniško letalstvo je 14. februarja 1945 bombardiralo železniško postajo Poljčane, bombardirali so jo tudi 23. marca 1945. Postajno poslopje je bilo obnovljeno leta 1953. Leta 1996 so bile Poljčane razglašene za najbolj urejeno železniško postajo v Sloveniji.

Ko so kmalu po letu 1950 načrtovali obsoteljsko progo, so za njen slovenski del izdelali sedem variant, od teh je pet variant predvidevalo priključek obsoteljske proge na magistralno progo v Poljčanah. S tem bi imela obsoteljska proga Sutla-Kumrovec-Poljčane tranzitni pomen. Da pa so gradnjo čim bolj pocenili in se izognili vrelcem mineralne vode v Rogaški Slatini in predoru pod Bočem, so se odločili za priključek na Rogaško progo v Stranju.

Sedaj so na postaji zaposleni: šef, 6 prometnikov, 2 blagajničarki, kretnik in snažilka.

2. kretniška postojanka še stoji in bo obnovljena. V turnusu 12/24 je krožilo 10 kretnikov, kretnik v 1. postavljalnici je skrbel za zapiranje cestnih zapornic in premik na postaji.

Na postaji Poljčane so nakladali veliko lesa, lesnih izdelkov in premoga. Premogokopna družba z o. z. Pragersko (pozneje Premogovnik Hrastovec pri Studenicah) je imela pred drugo svetovno vojno na postaji Poljčane v najemu ležarinski prostor ob tiru 6 v velikosti 50 m<sup>2</sup> za deponijo premoga in lesa. Zaloga piva delniške družbe pivovarne Union v Poljčanah je od železnice vzela v najem železniški ribnik pri postaji Poljčane.

# Spodnje Laže

Postajališče je bilo na kilometru 3,650 ob cesti v Slovenske Konjice, in sicer na mestu, kjer se od okrajne ceste odcepi cesta proti Podpeči ob Dravni. Na postajališču je bila le pritlična lesena čakalnica s tlorisom 3,5 x 5,10 metra, zraven nje je bila kapela in vrt stanovanjske hiše Spodnje Laže 39.

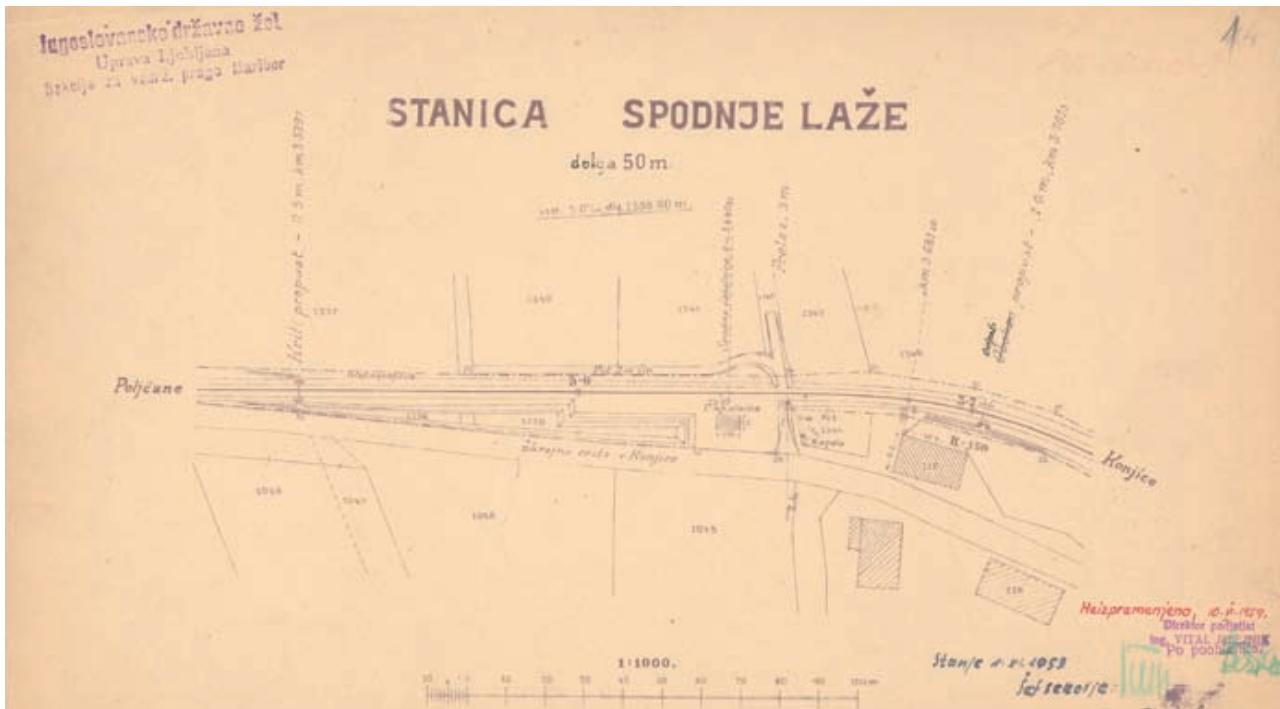
Cestni prehod je bil širok 3 metre.



Mesto nekdanjega postajališča Spodnje Laže



Na postajališču Spodnje Laže, 3. oktober 1937



Situacija postajališča Spodnje Laže

# Zbelovo

Zbelovo je gručasto naselje na levem bregu Dravinje. Deželnoknežji grad Zbelovo (Plankenstein) je bil zgrajen do konca 12. stoletja.

Po prvi svetovni vojni je dr. Emil Bregar v Zbelovem pri Poljčanah kupil tovarno za upognjeno po hištvo d. z. o. z. Drava. Tovarna, ki je stala nasproti postajališča, je leta 1946 pogorela v sumljivih okoliščinah. Na postajališču na kilometru 5,043 2 ob republiški cesti v Konjice je bila le pritlična lesena čakalnica s tlorisom 5,1 x 3,6 metra. Za svetilko, s katero je bilo v nočnem času označeno postajališče po drugi svetovni vojni, je skrbela Elizabeta (Lizika) Kenda (roj. Šalamun) iz Zbelovega 6. Vlak je ustavljal približno na istem mestu kot sedaj avtobus, to je med gasilskim domom in osnovno šolo.

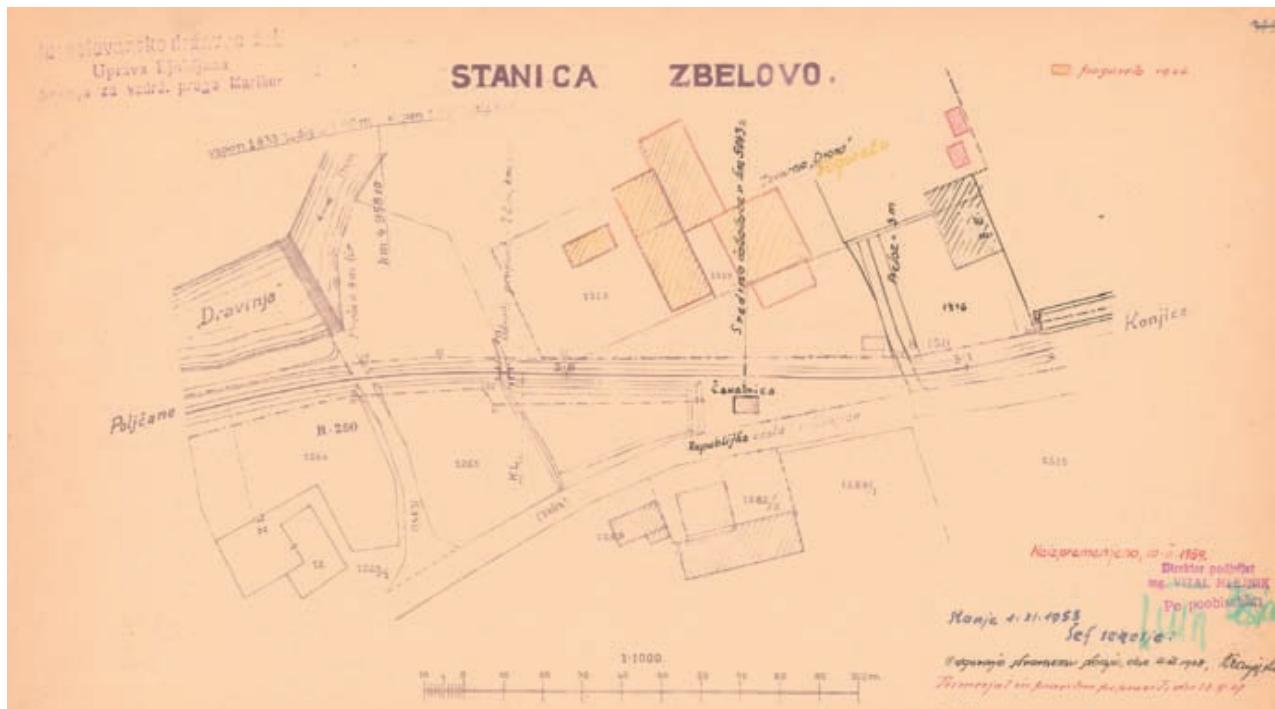
Na postaji so nalagali tudi premog iz premostnika na Zbelovski gori in pohištvo iz zbelovske tovarne.



Zbelovo



## *Mesto nekdanjega postajališča Zbelovo*



### *Situacija postajališča Zbelovo*

# Loče pri Poljčanah

(Heiligengeist Lotsche, Sv. Duh na Jezeru)

Loče so obcestno naselje z gručastim jedrom ob reki Dravini. Kraj Loče se prvič omenja leta 1165. Leta 1751 so vikariat sv. Duha v Ločah povzdignili na raven župnije. Pošta deluje v Ločah od leta 1868 (1872). Postaja Loče je dobila vodo iz Šmidovega vodovoda že leta 1899. Pozneje je za dobavo vode skrbelo Vodovodno društvo v Ločah.

Prvi postajni načelnik v Ločah je bil Ludvik Müller, in sicer od 19. decembra 1892 do 18. avgusta 1897. Ker je bil istočasno še trgovec, pek in poštar v Ločah, je imel za železniško službo svoje namestnike. Prvi je bil Anton Birkmayer, njemu sta sledila Aleksander Weisch in Franc Pšeničnik. Po Müllerjevi smrti leta 1897 je Pšeničnik postal samostojni postajni načelnik.

Postajno poslopje je bilo pritlično in zidano, na sproti njega je bila osnovna šola. Na postaji je bil lep vrt. Postajne naprave so obsegale slep nakladal-

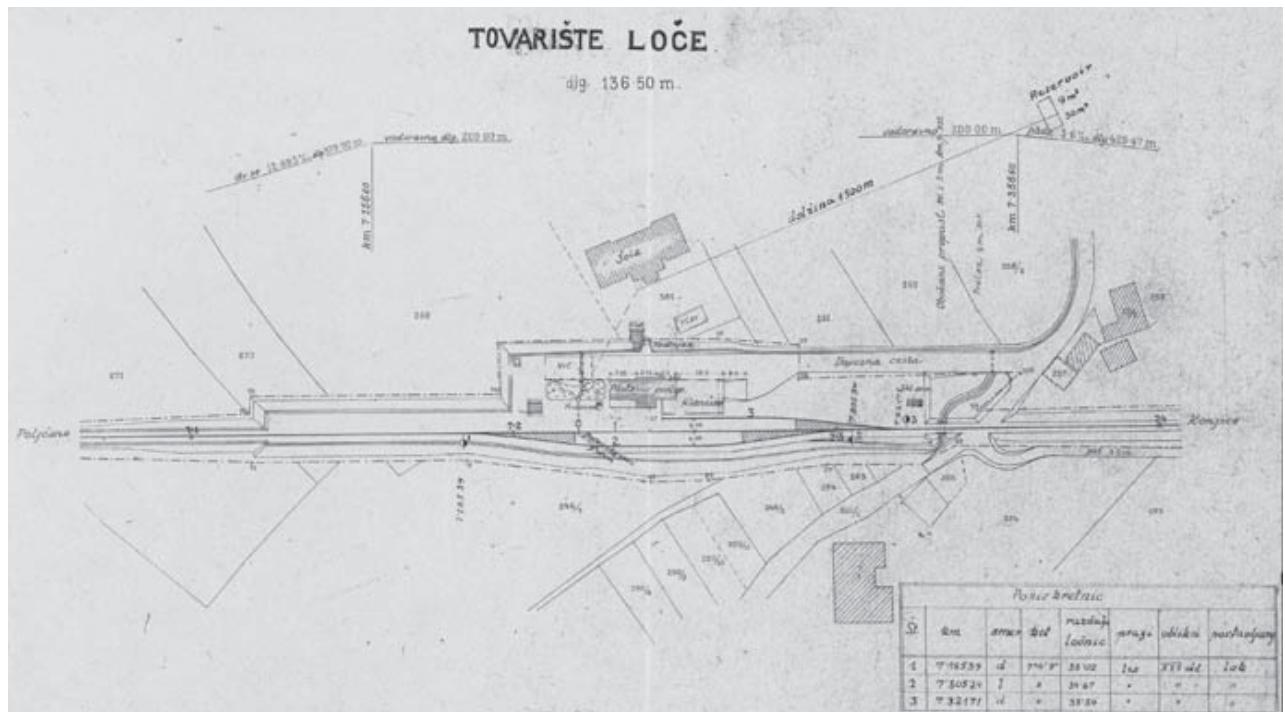


Mobilizacija Žičanov v nemško vojsko, Loče 1942

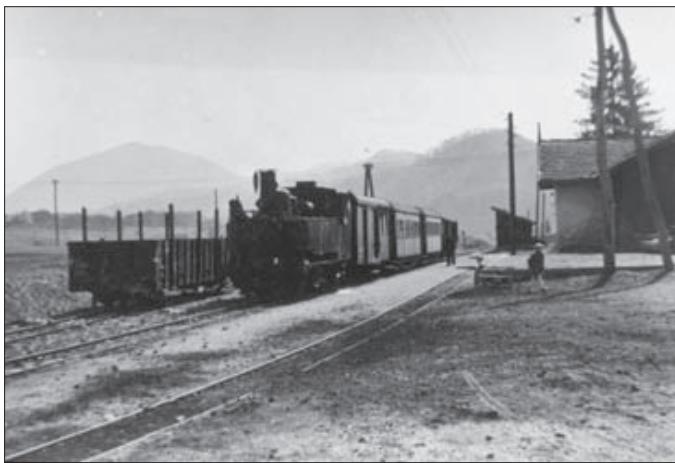
ni tir ob skladišču in prehitevalni tir. Tu so nakladali opeko iz opekarne v Ločah.

Postaja Loče je imela zidan vodnjak s premerom 1,1 metra in globino 3,5 metra. Vodo so iz vodnjaka zajemali z vedrom, vendar ni bila pitna.

Za pitno vodo so leta 1929 izdelali nov priključek na javni vodovod in sklenili z Vodovodnim društvom Loče pri Poljčanah pogodbo o dobavi in plačilu vode. Za porabljeno vodo je železnica sprva plačevala letni pavšal 300 din. Rezervoar Vodovo-



Situacija postaje Loče

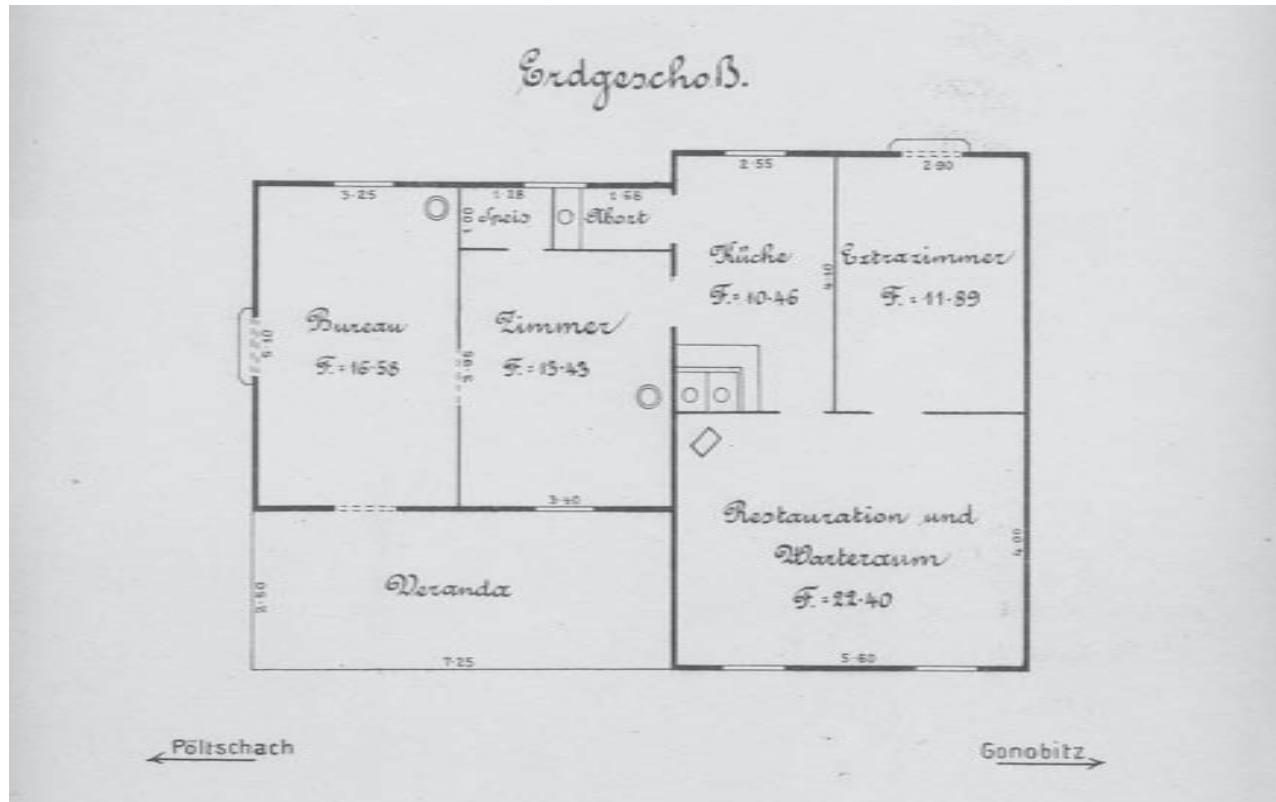


Vlak iz Poljčan na postaji Loče, 1962

dnega društva Loče sta bila pod hribom, od postaje oddaljena približno 1500 metrov in sta imela skupni volumen  $39 \text{ m}^3$  (30 in 9). Skupna trdota vode je bila  $2,111^\circ\text{N}$  (nemških stopinj,  $^\circ\text{dH}$ ); stalna trdota  $2,21^\circ\text{N}$  in prehodna  $1,89^\circ\text{N}$ .

Leta 1929 je Vodovodno društvo Loče pri Poljčanah železniški upravi dalo tudi soglasje, da je na postaji Loče na javni vodovod priključila še hidrant, ki je služil za točenje vode v zalogovnike parnih lokomotiv. Hidrant je bil na vodovodno omrežje priključen leta 1930 in je imel kapaciteto  $120 \text{ m}^3$  na dan. Ker je bila voda zelo trda in neprimerna za napajanje parnih kotlov, so ta hidrant šteli le za pomožno vodno postajo in so se parne lokomotive tu oskrbovale z vodo le v primeru okvare naprav v Slovenskih Konjicah. Hidrant je bil ob progi na kilometru 7,220.

Po trasi proge skozi Loče je sedaj ravna asfaltirana pot do osnovne šole. Postajni plato je sedaj funkcionalno zemljишče osnovne šole, prostor je zaradi poglobitve spremenjen do nerazpoznavnosti. Na mestu, kjer je nekoč stalo postajno poslopje, je sedaj prostor za odpadke iz šole (kontejner). Ostal je le še del nasipa za progo severozahodno od ceste proti Dravinji; o mostu čez Dravinjo ni več sledu.



Tloris postaje v Ločah, načrt iz leta 1911

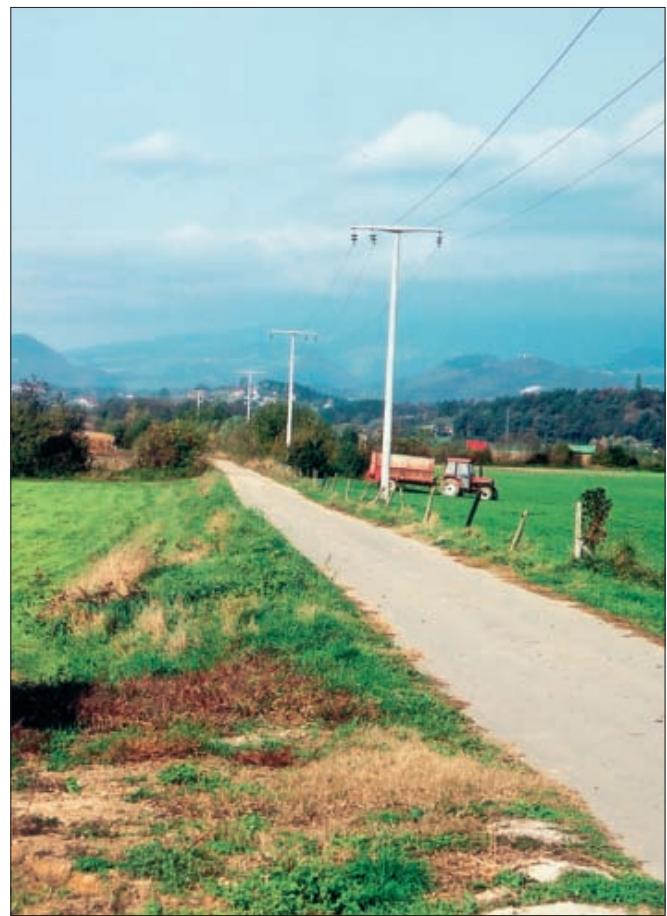
# Draža vas

Draža vas se prvič omenja leta 1306. Tu so nakhadali tonalitne plošče, ki so jih po poljski železnici dovažali iz Cezlaka nad Oplotnico.

Na postajališču na kilometru proge 10,525 je bila le čakalnica s tlorisom  $3,45 \times 4,7$  metra, ob njej je bil 6 metrov širok prehod okrajne ceste. Prvotna čakalnica je bila lesena, njen tloris je znašal  $5,1 \times 3,6$  metra, stala je približno tam, kjer je sedaj ob novi hiši uta za psa. Od tam dalje je še ohranjen nasip za progo v smeri proti Slovenskim Konjicam.



Ostanki nasipa na trasi proge v Ločah



Ostanki nasipa v Draži vasi



Situacija postajališča Draža vas

# Slovenske Konjice

Slovenske Konjice so središče Dravinske doline. Kraj se je razvil pod Konjiško goro ob križišču cest Celje-Slovenska Bistrica-Maribor in Oplotnica-Poljčane. Je tipična obcestna naselbina s trškim značajem. Cerkev sv. Jurija in naselbina Konjice sta prvič pisno omenjeni leta 1146 pod nazivom Cownowiz. Trške pravice Konjic se prvič omenjajo leta 1251.

Leta 1490 je bilo v Konjicah 40 lesenih hiš, okrog leta 1570 pa 50 lesenih hiš.

Poštna postaja v Konjicah se prvič omenja leta 1640. Od leta 1850 dalje v Konjicah deluje okrajno sodišče (Bezirksgericht). Leta 1904 so Konjice postale sedež okraja. Z odlokom ministra za notranje zadeve se je leta 1934 trg Konjice preimenoval v Slovenske Konjice. Zadnjega junija 1955 je prenehalo kar 704 leta trajajoče trško obdobje, Slovenske Konjice so postale mesto.



Železniška postaja v Slovenskih Konjicah, fotografija je nastala po ukinitvi proge.

Pošta deluje v Slovenskih Konjicah že več stoljetij, brzovav so priključili leta 1871, telefon pa je prvič zazvonil leta 1912.

Slovenske Konjice so močno industrializirane.

Za izkoriščanje bogatih nahajališč pohorskega marmorja in granita je bila leta 1873 ustanovljena družba Bacherer Marmor-Granit und Mareiner Kalktuffgewerkschaft zu Gonobitz, ki je delovala do leta 1896.

Lesno podjetje Adalbert & Alois Walland je bilo ustanovljeno leta 1884 in je imelo sedež v Konji-



Situacija železniške postaje Slovenske Konjice

cah, skladišče lesa pa v Oplotnici. Firma je bila leta 1896 zbrisana iz trgovskega registra.

V Oplotnici je imel veliko lesno podjetje dr. Hugo Windischgrätz. Njegovo podjetje je imelo tudi obrat za proizvodnjo lesne volne, ki pa je leta 1933 prenehal obratovati.

Drugo veliko lesno podjetje na konjiškem območju, ki je bilo ustanovljeno po prvi svetovni vojni, je bilo Lesna industrija Franc Hrastnik, Slovenske Konjice. Ustanovljeno je bilo leta 1925.

Laurichovo podjetje v Slovenskih Konjicah se je razvilo iz obrtnega podjetja, ki je obstajalo že v 18. stoletju in je bilo od leta 1750 v lasti družine Pressinger. Leta 1894 ga je Wilhelm Pressinger prodal Lovrencu Lauriču, pod katerim se je preoblikovalo v industrijski obrat in je bilo leta 1896 vpisano v trgovski register kot Lorenz Lauritsch, Lederfabrik, Gonobitz, leta 1924 pa kot L. Laurich, tovarna usnja v Slovenskih Konjicah. Lorenca Lauricha je kot lastnik podjetja nasledil Alfred Laurich (Lovrenc Lurič/Lauritsch/Laurich).

Slovenske Konjice so bile najvažnejša prometna enota na konjiški progi. Tu so bili objekti in naprave za opremljanje in vzdrževanje voznega parka ter

sedež enote za vzdrževanje proge. Tu je bilo največ potniškega in tovornega prometa, zato je bila postaja temu primerno opremljena in je imela:

- tri prevozne tire (1, 2, 3),
- dva tira v remizo (kurilniško lopo),
- dva slepa skladiščna tira.

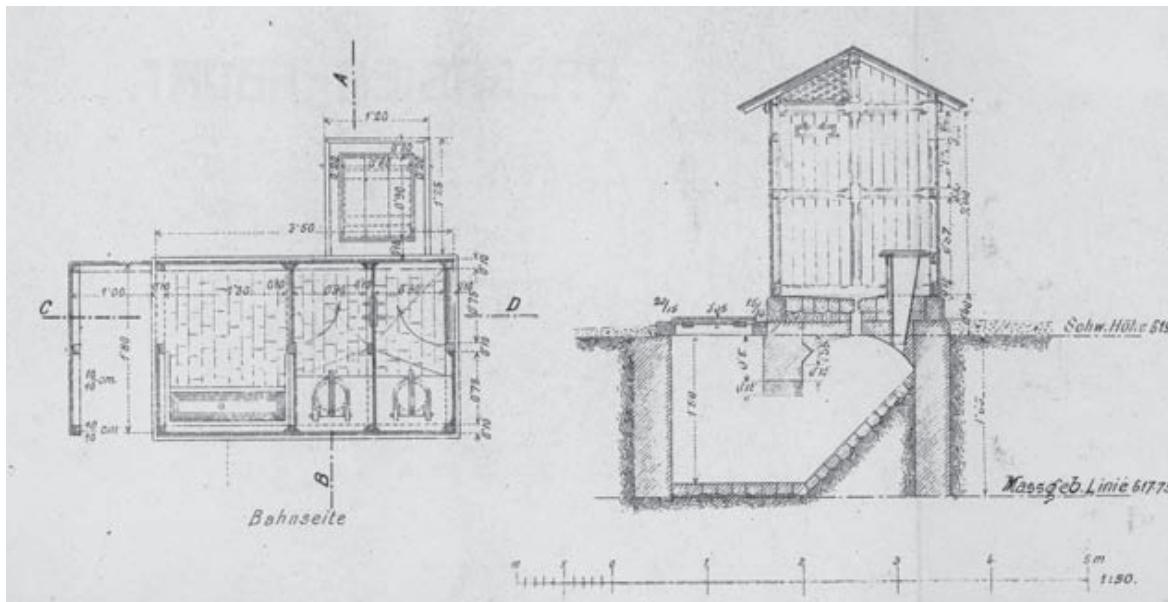
Od začetka postaje so si sledili objekti: na kilometru 14,690 je bil čebelnjak, zatem vrt in na km 14,706 drvarnica, na kilometru 14,740 drugi vrt in končno postajno poslopje, za njim vodnjak, tovorno skladišče, rampa in tehnicka za vagone. Mostna tehnicka na 1. tiru z dolžino 5 metrov in nosilnostjo 15 ton je omogočala 10 tehtanj v eni uri. Odperto lopo velikosti 7 x 7,3 metra ob skladišču so zgradili leta 1911.

V prvotni kurilniški lopi je bilo prostora samo za dve lokomotivi, saj je lopa imela tloris le 21,4 x 6 metrov. V njej so bili delovni jarek, delavnica in napajalnik.

Za vzdrževanje, čiščenje in hrambo parnih lokomotiv so pozneje (po letu 1921) zgradili večjo kurilniško lopo, v katero sta vodila tira 4 in 5. Tloris lope je bil 9,5 x 24 metrov. Ker so na progi vozile le majhne parne lokomotive, so v lopo lahko zapeljale tudi



Železniška postaja Gonobitz (Konjice, Slovenske Konjice) pred I. svetovno vojno, leta 1912.  
Originalna razglednica, Bromsilber Hugo Detitsheg Gonobitz



### *Tloris in prerez stranišča*

4 lokomotive. Na koncu lope sta bili delavnica in pisarna; v nadstropju nad omenjenima prostoroma je bil tako imenovani vodni stolp z rezervoarji za vodo. V kuriščki lopi na koncu tira 5 so pozneje uredili še eno sobo in nad njo dodatni rezervoar za vodo z volumenom 10 m<sup>3</sup>.

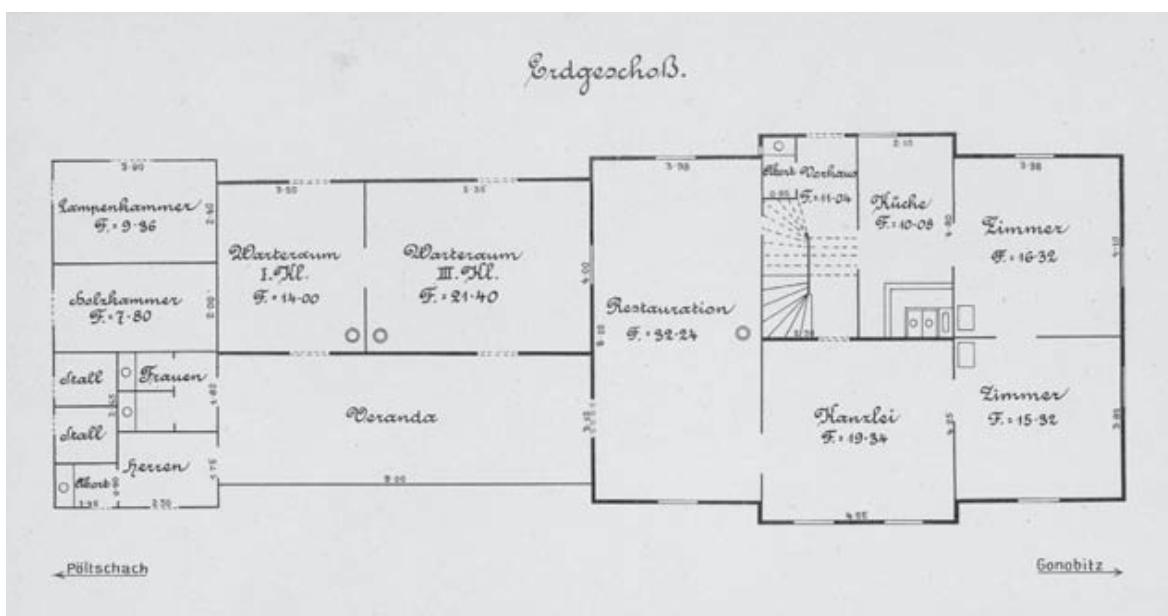
V tříh 4 in 5 sta bila v lopi dva čistilna jarka, dolga 6,8 in 7 metrov.

Pred kurilnico je bil prostor za premog; sprva je bila tam tudi lopa za premog.

Tir za oskrbo lokomotiv ob kurilniški lopi so 23. maja 1948 demontirali in material odpeljali na Pionirskega progo v Ljubljano.

Na kilometru 14,972 so bile pri cestnem prehodu v Slovenskih Konjicah zapornice; to so bile edine cestne zapornice na vsej progi.

Vsi objekti nekdanje železniške postaje v Slovenskih Konjicah so odstranjeni, prostor pa pozidan in je sedaj del upravnega in kulturnega središča Slovenskih Konjic. Na železniško postajo spominja



### *Tloris železniške postaje v Konjicah, načrt iz leta 1911*



Praznični konjičan leta 1949 na železniški postaji Slovenske Konjice

le spominska plošča, ki so jo postavili v spomin na železničarja – talca, ki so ju Nemci ustrelili 27. decembra 1941 v Mariboru.

Firma L. Lauritsch, Lederfabrik in Gonobitz je leta 1918 načrtovala industrijski tir v lastno lopo dimenzijs 30 x 17 metrov. To je bila pokrita lopa z rampo za nakladanje vagonov in skladišče. Leta 1928 je Lauritsch zgradil armiranobetonki most čez Dravinjo; po novem mostu je poleg ceste nameraval zgraditi industrijski tir od železniške po-

staje na Prevratu do tovarne. Svetla odprtina mosta je bila 10,80 metra.

V skladišču je imel pripravljen že ves potrebn material, vendar do gradnje ni prišlo.

Tudi leta 1946 so načrtovali industrijski tir v Tovarno usnja Slovenske Konjice. Industrijski tir bi bil dolg 635 metrov in bi prečkal Dravinjo in Mlinščico. Od proge bi se odcepil na začetku postaje in zavil ostro v levo čez Dravinjo.



Tabla v spomin železničarjem, ustreljenima med II. svetovno vojno, stoji na mestu železniške postaje.



Stavba železniške postaje v Slovenskih Konjicah pred rušenjem, posnetek iz leta 1987

# Gabrovlje

Dokler je do Radane vasi vodil le industrijski tir, je bilo v Gabrovljah obratno izogibališče (Betriebsausweiche). Drugi tir je bil med kilometrom 2,067 in 2,173. Pozneje so ta tir odstranili. Na postajališču v Gabrovljah ni bilo nobenega objekta ali čakalnice za potnike. V tehnični dokumentaciji in starih zapisih je kraj poimenovan kot Gabrole, tudi vozni red za obdobje 1957/58 navaja še Gabrole.



Mesto nekdanjega postajališča Gabrole

# Radana vas

Da je odvoz premoga iz rudnika v Radani vasi potekal nemoteno, so do tod že med prvo svetovno vojno zgradili industrijski tir, ki je bil last Južne železnice.

Tudi na postajališču Radana vas na kilometru 18,700 (3,900) ni bilo nobenega objekta, postajališče je bilo označeno le s tablo. Skromen peron je stal na nekdanji njivi (parcela št. 196), ki je bila last Johanna Wodenika.



Ostanek prepusta pri Radani vasi

Putnički voz broj				Km. odstoj.	S T A N I C E	Putnički voz broj			
8232	8234	8236	8238			8231	8233	8235	8237
	8.50	15.45	18.45	—	odl.	POLJČANE	...	...	dol.
	9.02	15.56	18.57	4	▼	Spodnje Laže	...	...	↑
	9.09	16.02	19.04	6	▼	Zbelovo	...	...	↑
	9.22	16.11	19.15	8	▼	Loče	...	...	↑
	9.34	16.21	19.27	11	▼	Dražava	...	...	↑
	9.48	16.34	19.41	15	dol.	SLOVENSKE KONJICE	...	odl.	5.25
4.05	10.08		19.56	—	odl.	SLOVENSKE KONJICE	...	dol.	13.25
4.12	10.15		20.03	17	▼	Gabrole	...	...	17.27
4.18	10.21		20.09	19	▼	Radana vas	...	...	17.14
4.24	10.27		20.15	21	dol.	ZREČE	...	odl.	20.48
									20.42
									20.36
									20.30

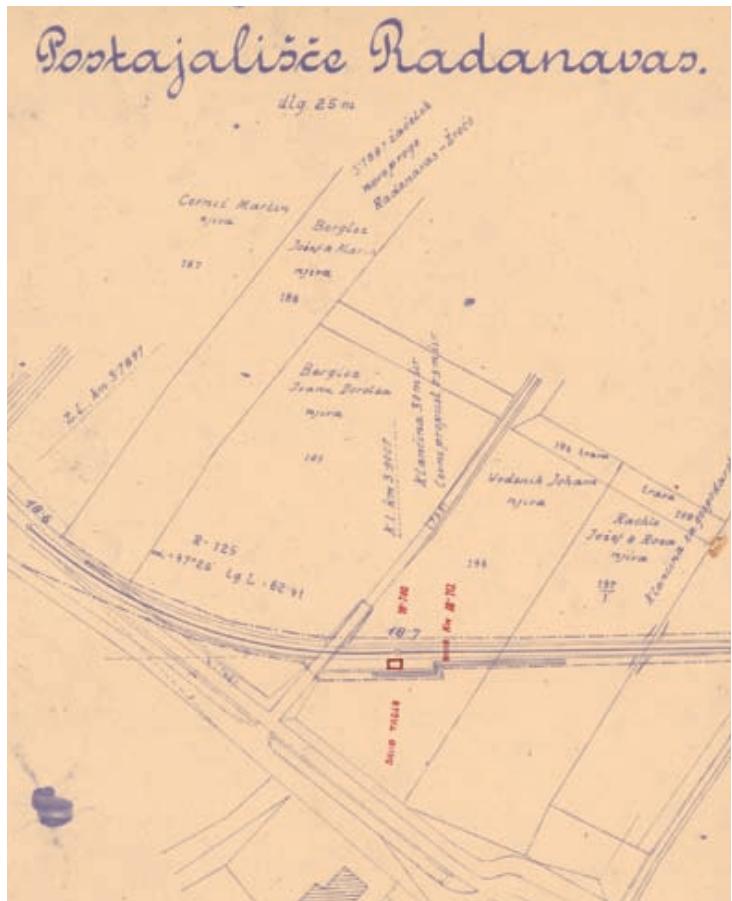
Vozni red navaja Gabrole, danes Gabrovlje

Postajališče je bilo neposredno za odcepom industrijskega tira v rudnik, malo pod sedanjem hišo Radana vas št. 15.

1. bataljon Zidanškove brigade je 26. aprila 1944 pri postaji Radana vas malo po deveti uri zvezčer napadel potniški vlak in ga zažgal. Zgoreli so vsi vagoni – trije potniški in službeni, lokomotiva pa je bila onesposobljena.



Na mestu postajališča v Radani vasi je danes polje.



Situacija postajališča Radana vas



Partizani so vlak onesposobili, april 1944

# Zreče

Prvi sledovi naselitve na zreškem področju segajo skoraj 4000 let nazaj v obdobje mlajše kamene dobe ali neolitika. Prvič se Zreče omenjajo leta 1206.

Razvile so se na območju, kjer Dravinja preide iz pohorske grape v širšo ravan na zahodnem robu Dravinjskih goric. Zreče so se v enotno naselje razvile šele v zadnjih desetletjih z združitvijo naselij Zgornje in Spodnje Zreče ter Dobrava. Kot enotno urbano in komunalno urejeno naselje so hitro pridobile mestni status. Zreče so mesto od leta 1987 in so danes eno izmed najbolj živahnih industrijskih središč in razvijajoče se turistično središče Slovenije. Pošta je v Zrečah pričela delati 12. decembra 1892.

V štiridesetih letih 19. stoletja so državni rudosledci odkrili in začeli po malem izkoriščati vrsto manjših rudnikov v okolini Zreč in Stranic. Ti rudniki so dajali izvrsten premog, ki so ga v prvem obdobju uporabljali predvsem v kovaštvu in fužinarstvu.

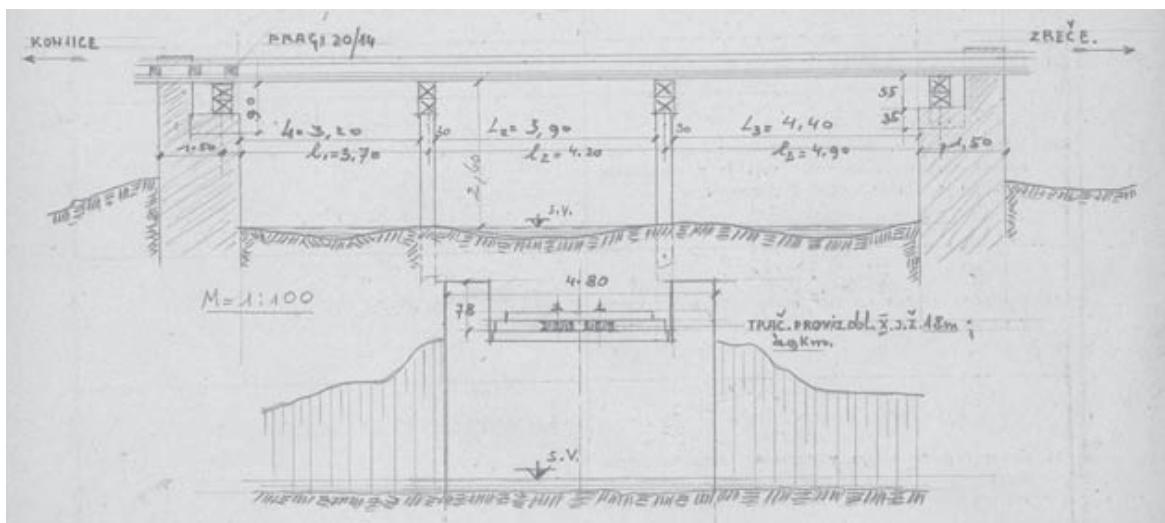
Z izgradnjo Južne železnice Dunaj-Trst se je v drugi polovici 19. stoletja ponovno razmahnilo zanimanje za premog. Na zreškem področju so ga začeli kopati na številnih mestih. V letih 1872–1874 je novoustanovljena Južnoštajerska premogokopna združba Vojnik pokupila 12 rudnikov v okolini Konjic in Zreč, med drugimi tudi rudnik Zgornje Zreče,



Železniška postaja Zreče v prvi polovici 20. stoletja

Hlasečno pri Zrečah in straniški rudnik. Leta 1899 je večino teh rudnikov od prejšnjih lastnikov odkupil Družba južne železnice z Dunaja. Ta družba je povečala izkop posebno v rudniku Spodnje Zreče - Radana vas. Dvignili so ga s 5087 ton leta 1901 na 19.187 ton v letu 1906. Pozneje pa je začela proizvodnja hitro upadati in vedno več rudnikov je bilo opuščenih, ker so bile plasti premoga tanke, prevoz in izkop dražji, več rudnikov je zalivala voda.

Več podjetij je na območju Zreč nastalo po prvi svetovni vojni, ko so Zreče dobile železniško zvezo. Ena teh je bilo podjetje Marija Grundner, Zreče, Tr-



Mostni provizorij km 19,713 pred Zrečami



Muzejski vlak in železniška postaja v Zrečah danes

govina z lesom in mešanim blagom (lesna industrija, umetni mlin), ki je bilo ustanovljeno leta 1922. Leta 1928 je postal lastnik te firme Avgust Pukl, posestnik in trgovec iz Loške Gore pri Zrečah.

Štajersko železoindustrijsko družbo z o.z. v Zrečah sta ustanovila leta 1925 dr. Fero Müller, od-

vetnik v Mariboru, in Albin Kolenc, industrialec iz Zreč. Leta 1930 je dr. Fera Müllerja kot družabnik zamenjal ing. Valter Mach iz Maribora.

Skozi Zreče je železniška proga tekla pod pleistocensko teraso. Na začetku postaje je bil na levi strani proge velik ribnik, sedaj je tam njiva.



Situacija postaje Zreče, kot je bila v zlatih časih železnice.



Požgana železniška postaja v Zrečah, 1944



Na železniški postaji v Zrečah: šef Podgoršek, na vlaku Štefan Šurbek, 1956

Partizani so v noči z 8. na 9. november 1943 zažgali leseno postajno skladišče,

1. bataljon Zidanškove brigade pa je 25. aprila 1944 vdrl v Zreče in zažgal postajno poslopje na železniški postaji, ki je z inventarjem in arhivom vred zgorelo. Na železniški postaji so uničili vse tehnične naprave.

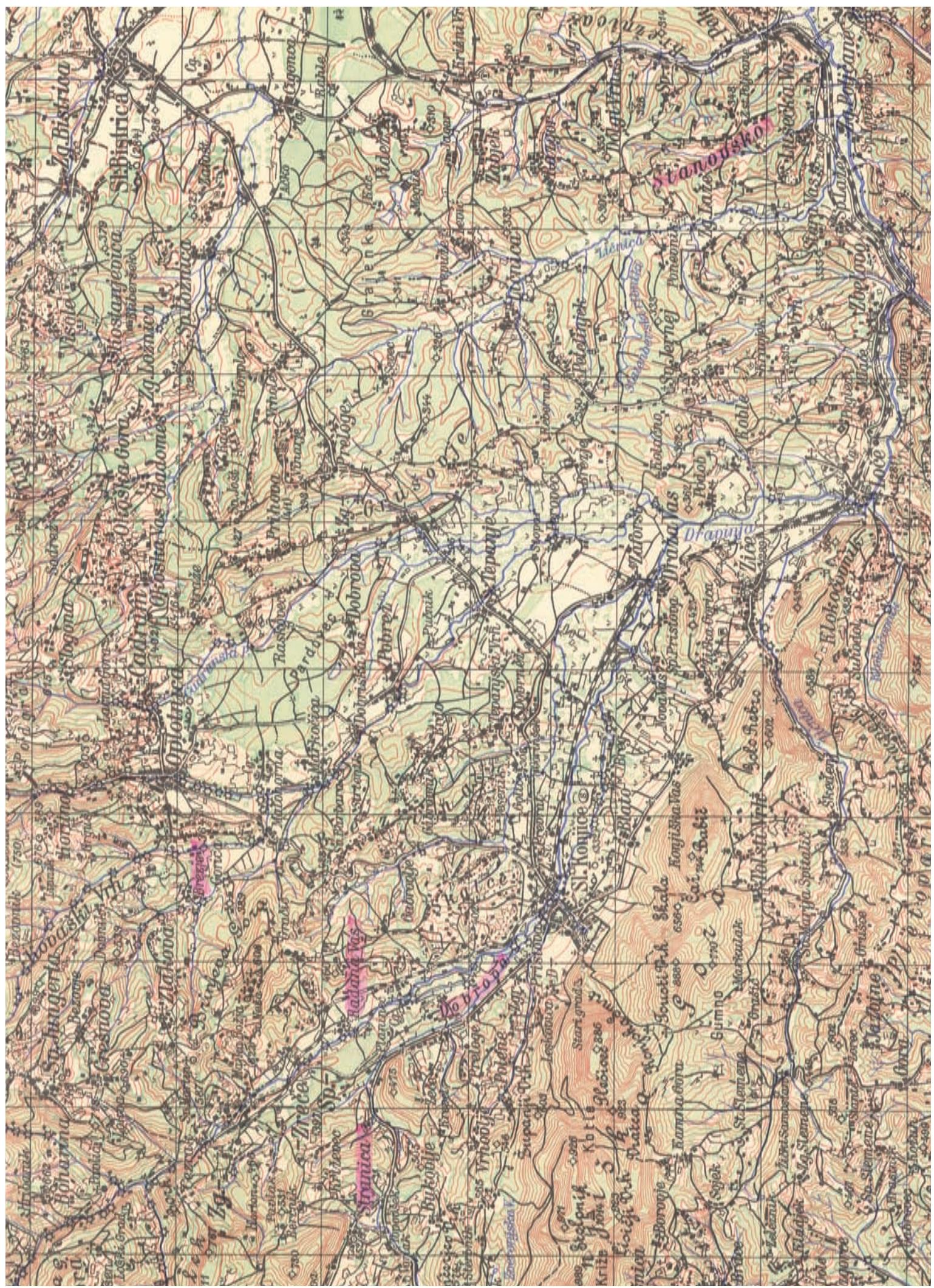
Na železniški postaji so bili trije prevozni tiri in dva slepa tira, kjer so nalagali na vagone predvsem les. Na tretjem tiru sta bila nakladalni profil in tehnika za vagone z nosilnostjo 20 ton. Od okrajne ceste (banovinske) je na postajo vodila 6 metrov široka in 60 metrov dolga železniška dovozna cesta. Na postaji sta bila tudi vodnjak in lepo urejen vrt, tudi javno stranišče ni manjkalo.

Pitno vodo so na postaji Zreče črpali iz zidanega vodnjaka s premerom 1,1 metra in globino 4,5 metra. Voda je bila pitna in je ni nikoli zmanjkalo. Črpalka je imela kapaciteto 48 litrov na minuto.

Postajno poslopje (sedaj Kovaška cesta 31) ima  $152 \text{ m}^2$  uporabnih površin ( $10,7 \times 7,3$  in  $16,3 \times 6,3$  metrov). V postajni stavbi nekdanje železniške postaje je nekaj časa poslovala firma Posrednik, d. o. o., sedaj pa bo v njej urejen zreški muzej.



Postajno poslopje Zreče, razglednica (»Pelikan« Celje, 1930)



# UMETNIŠKE UPODOBITVE ŽELEZNICE IN OBJEKTOV OB NJEJ



Sepp Težak, Viadukt Zbelovo



Janez Plahuta, Zbelovo, olje na platnu



Janez Plahuta, Loče, olje na platnu



Stane Kumar, *Na postaji Slovenske Konjice*, olje na platnu, 1941

# PROMET

Od Poljčan do Slovenskih Konjic je vlak potreboval 58 minut, v nasprotni smeri pa le 55 minut. Ob progi so napeljali telefon. Na progi je bilo leta 1900 zaposlenih 9 ljudi. Po voznom redu so vozili trije vlaki dnevno; prevažali so potnike in tovor. Vsak vlak je imel vagon prvega razreda in tri ali štiri potniške vagone tretjega razreda. Vozovnica za vožnjo od Poljčan do Loč je za prvi razred stala 40 krajcarjev, prav toliko tudi od Loč do Konjic. Vozovnica za tretji razred za enako razdaljo je veljala 20 krajcarjev. Vozovnice so prodajali na postajah v Poljčnah, v Ločah in Slovenskih Konjicah, na postajališčih pa sprevodniki na vlaku. Blago so v Poljčnah sprejemali uradniki Južne železnice, v Ločah in Konjicah pa postajna načelnika (nemško Bahnagenten).

*Do leta 1896 je imela konjiška proga naslednji finančni rezultat v goldinarjih.*

Leto	Obratni presežek	Predujem državne blagajne	Skupni stroški
1893	3.768	6.300	10.068
1894	2.729	6.300	9.029
1895	-	6.300	6.300
1896	2.720	6 300	9.020

*Cene vozovnic v krajcarjih leta 1892*

OD	DO										
	Spodnje Laže		Zbelovo		Loče		Dražava vas		Sl. Konjice		
	I. r.	III. r.	I. r.	III. r.	I. r.	III. r.	I. r.	III. r.	I. r.	III. r.	
Poljčane	20	10	40	20	40	20	60	30	80	40	
Sp. Laže	-	-	20	10	20	10	40	20	60	30	
Zbelovo	-	-	-	-	20	10	40	20	60	30	
Loče	-	-	-	-	-	-	20	10	40	20	
Dražava vas	-	-	-	-	-	-	-	-	20	10	

Pogajanja za zakup konjiške proge niso uspela. Na konjiški progi je bilo zaposlenih devet železničarjev, ki so imeli od 420 do 660 goldinarjev prejemkov letno. Dohodki delavcev, ki so vzdrževali progo, so bili od 306 do 540 goldinarjev letno.

Višina jamstva je bila pri konjiški železnici maksimirana z 12.000 kronami. Južna železnica se je 1. julija 1899 zavezala, da bo plačala polovico primanjkljaja za obrestovanje gradbenega posojila. Za konjiško progo se je Južna železnica zanimala, ker je imela pri Slovenskih Konjicah svoj premogovnik, ki ga je kupila leta 1900. V obdobju od leta 1900 do 1910 je ta premogovnik letno dajal po 16.000 ton črnega premoga, ki so ga uporabljali za vozovno službo na graškem območju.

*Promet na konjiški progi je pred prvo svetovno vojno izkazoval vrednost (v kronah):*

Prihodek	Leta 1910	Leta 1915
Potniški promet	22.944	27.305
Tovorni promet	30.420	36.063
Razni dohodki	235	639
Skupni dohodki	53.599	64.007
Skupni izdatki	51.938	51.201
Presežek	1.661	12.806

Konjiška železnica je poleg tega odprla široko zaledje granitnih kamnolomov in obsežnih gozdov. Ob vznožju Pohorja je ob Dravinji in Oplotnici na stotine majhnih vodnih žag predelovalo les. Konjice same so imele staro usnjarsko industrijo, poleg tega so bili na območju konjiške proge na več mestih premogovniki, med njimi Stranice in Zreče, ki jih zaradi dragih prevozov po cestah do odprtja proge sploh še niso izkoriščali.

15. januarja 1921 so konjiško železnico podaljšali do Zreč. Pretovarjanje blaga z ozkotirnih vagonov na normalnotirne vagone na priključni postaji Poljčane je povzročalo zamude in dodatne stroške. Prekladalne naprave so bile primitivne, zato se je občutljivo blago tam kvarilo, zaostajalo in se pogosto poškodovalo. To je bil tudi povod,

da so večkrat načeli vprašanje predelave proge v normalnotirno.

Ob koncu druge svetovne vojne je promet za nekaj časa zastal. Po izdelavi provizorijev sta v nedeljo, 3. junija 1945, pričela voziti dva para vlakov, jeseni so vozili že štirje pari vlakov.

Ozkotirna proga Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče je bila po drugi svetovni vojni nerentabilna zaradi majhnega števila potnikov in majhne količine tovora, ki se je po njej prevažal. Zaradi stroškov s pretovarjanjem v Poljčanah in zaradi razvoja cestnega prometa ni bilo mogoče računati na znaten porast tovornega prometa, saj se je obseg tega iz leta v leto manjšal. Tudi predelava v normalnotirno progo ni bila upravičena, saj bi bila zaradi premajhnega obsega dela nerentabilna.

33 Poljčane—Slov. Konjice—Zreče i obratno											
(Vicinalna Lokalna željeznična uskog koloseka 0·76 sm.)											
M. V. 8232 3	M. V. 8234 3	M. V. 8236 3	M. V. 8238 3	K.m.	Dir. Drž. želez. Ljubljana	M. V. 8231 3	M. V. 8233 3	M. V. 8235 3	M. V. 8237 3	M. V. 8239 3	
— 23'30	6'50	—	12'50	0	O. Zagreb G. K. 22 d.	9'25	13'40	—	22'15	—	
— 1'30	8'17	—	14'40	78	d. Zidani most 22 O.	7'32	11'54	—	20'31	—	
— 0'35	8'00	—	13'32	0	O. Ljubljana 23 . d.	9'01	13'18	—	22'01	—	
— 2'37	9'35	—	15'06	64	O. Zidani Most 23 d.	7'24	11'30	—	20'18	—	
— 4'15	10'56	—	16'29	124	d. Poljčane . . . o.	5'51	10'06	—	18'54	—	
— 6'05	11'08	—	19'00	0	O. Poljčane 22-23 d	5'45	9'55	—	16'20	—	
— 6'16	11'19	—	19'11	4	Spodnje Laže. ▲	5'35	9'45	—	16'10	—	
— 6'23	11'26	—	19'18	6	Zbelovo . . .	5'28	9'38	—	16'03	—	
— 6'30	11'33	—	19'25	8	Loče . . . .	5'21	9'31	—	15'56	—	
— 6'40	11'43	—	19'35	11	▼ Draža Vas . . . o.	5'11	9'21	—	15'46	—	
— 6'53	11'56	—	19'48	15	Slov. Konjice . d.	4'58	9'07	—	15'32	—	
— 7'13	12'06	14'00	20'03	o.	—	8'25	13'00	15'06	20'54	—	
— 7'21	12'14	14'08	20'11	17	Gabrole . . . ▲	—	8'18	12'53	14'59	20'48	—
— 7'28	12'21	14'15	20'18	19	▼ Radana Vas . . . ▲	—	8'11	12'46	14'52	20'41	—
— 7'34	12'27	14'21	20'24	21	d. Zreče . . . o.	—	8'04	12'39	14'45	20'34	—

## *Vozni red za progo Poljčane-Zreče leta 1938*



*Službeni žigi skozi čas*

454 w Pölschach — Hohlenstein (Steirm)												Alle Züge nur 3. Klasse							
++	++	++	++	++	0.55	8.38	++	17.51	ab	Marburg(Drau) Hbf	453 .. en	7.00	11.33	14.07	18.43	++	++	++	++
++	++	++	++	++	5.00	7.35	12.20	16.45	ab	CIII 453 ..	en	6.43	10.38	15.47	20.07	++	++	++	++
++	++	++	++	++	32	36	36	38	km	Zug Nr Stm Gou EBA Graz Zug Nr	31	33	35	37	39	++	++	++	++
++	++	++	++	++	6.20	0.55	13.20	19.15	0.0	Pölschach	en	5.41	9.36	13.00	17.20	++	++	++	++
++	++	++	++	++	6.31	10.04	13.34	19.26	++	Löschberg	en	5.41	9.25	12.40	17.10	++	++	++	++
++	++	++	++	++	6.38	10.12	13.37	19.33	++	Plankensteinberg	en	5.41	9.18	12.33	17.03	++	++	++	++
++	++	++	++	++	6.46	10.20	13.45	19.41	++	Plankenstein	en	5.41	9.10	12.25	16.56	++	++	++	++
++	++	++	++	++	6.55	10.30	13.55	19.51	10.5	Göttersdorf	en	5.08	9.00	12.25	16.46	++	++	++	++
++	++	++	++	++	7.08	10.43	14.08	20.04	++	Gonobitz	en	4.55	8.46	12.11	16.32	++	++	++	++
++	++	++	++	++	7.20	...	14.20	20.13	14.8	Gonobitz	en	8.21	15.26	21.06	21.06	++	++	++	++
++	++	++	++	++	7.28	...	14.28	20.21	16.9	Briuk (Steirm.)	en	8.14	15.19	20.59	20.59	++	++	++	++
++	++	++	++	++	7.35	...	14.35	20.28	16.7	Radlidorf (Steirm.)	en	8.07	15.12	20.32	20.32	++	++	++	++
++	++	++	++	++	7.41	...	14.41	20.34	20.8	Hohlenstein (Steirm.)	en	8.00	15.05	20.45	20.45	++	++	++	++

*Vozni red za progo Poljčane-Zreče leta 1942*

Število potnikov na konjiški progi leta 1927:

Postaja		
Loče	Slovenske Konjice	Zreče
16.954	41.532	3.237

Potniški promet je po letu 1950 pričel opazno upadati. Vozovnice so prodajali le v Ločah, Slovenskih Konjicah in Zrečah. Večino potnikov so predstavljali delavci in dijaki, ki so se vozili z mesečnimi vozovnicami in velikim popustom. Največ potnikov je vstopalo v Slovenskih Konjicah.

Leto	Potnikov	Od tega s popustom
1955	162.931	103.713
1956	155.349	102.635
1957	141.117	96.467
1958	156.163	108.180

Število potnikov, ki so po ukinitvi proge uporabljali železniški avtobusni promet:

Leto	Slovenske Konjice	Zreče
1965	83.766	13.736
1966	49.445	10.751
1969	19.750	-

20 POLJČANE—ZREČE (Železnički avtobusni promet)																				
	A2 x	A4	A6	A8	A10a x	A10 †N	A12 x	A14 †N	A16	KM	ZŽTP LJUBLJANA	A3 x	A5	A7	A9	A11 x	A13 x	A15 †N	A17 x	A17a †N
...	4 15	5 40	9 16	...	14 26	14 26	15 32	16 52	19 02	0	P POLJČANE	4 11	5 37	7 33	...	14 01	15 11	16 50	17 26	17 26
...	4 21	5 45	9 21	...	14 31	14 31	15 37	16 57	19 07	2	Lučecka vas	4 06	5 32	7 27	...	13 56	15 06	16 45	17 21	17 21
...	4 26	5 50	9 26	...	14 36	14 36	15 42	17 02	19 13	4	Spodnje Lužce	4 00	5 27	7 22	...	13 51	15 01	16 40	17 16	17 16
...	4 30	5 54	9 32	...	14 41	14 41	15 46	17 06	19 18	5	Zbelovo	3 55	5 23	7 17	...	13 46	14 56	16 36	17 11	17 11
...	4 36	5 59	9 39	12 17	14 47	14 48	15 52	...	19 25	7	Loče	3 50	5 17	7 10	12 13	13 40	14 50	16 30	17 04	...
...	4 41	6 05	9 44	12 22	...	14 54	15 57	...	19 29	10	Ziče	3 44	5 11	7 05	12 08	13 34	...	16 25	16 59	...
...	4 45	6 09	9 49	12 27	...	14 58	16 01	...	19 35	11	Draža vas	3 40	5 07	7 01	12 04	13 30	...	16 21	16 55	...
...	4 49	6 13	9 53	12 32	...	15 04	16 05	...	19 40	13	Tepanje	3 36	5 03	6 57	11 59	13 25	...	16 17	16 51	A 19
...	4 53	6 21	10 04	12 42	...	15 11	16 12	...	19 48	15	Slov. Konjice	3 30	4 57	6 52	11 53	13 19	...	16 11	16 45	20 16
...	6 27	10 10	12 48	...	15 17	16 18	...	19 54	18	Zreče	...	...	6 44	10 27	13 07	...	15 37	16 38	20 11	...
...	6 31	10 14	12 52	...	15 21	16 22	...	20 00	20	Spodnje Zreče	...	...	6 40	10 23	13 03	...	15 33	16 33	20 08	...
...	6 34	10 17	12 55	...	15 24	16 25	...	20 03	21	d ZREČE	...	...	6 37	10 20	13 00	...	15 30	16 29	20 05	...

N = Samo nedeljom i praznikom

Vozni red železniškega avtobusnega prometa 1966/67



Nadomestni avtobusni prevoz: Slavko Faktor iz Poljčan na postajališču v Slovenskih Konjicah

## Tovorni promet

### *Tovorni promet leta 1927 v tonah:*

Postaja					
Loče		Slovenske Konjice		Zreče	
Naloženo	Razloženo	Naloženo	Razloženo	Naloženo	Razloženo
2.586	732	20.024	6.029	7.427	2.697

*Neto tovorni promet v letih 1955–1958 v tonah:*

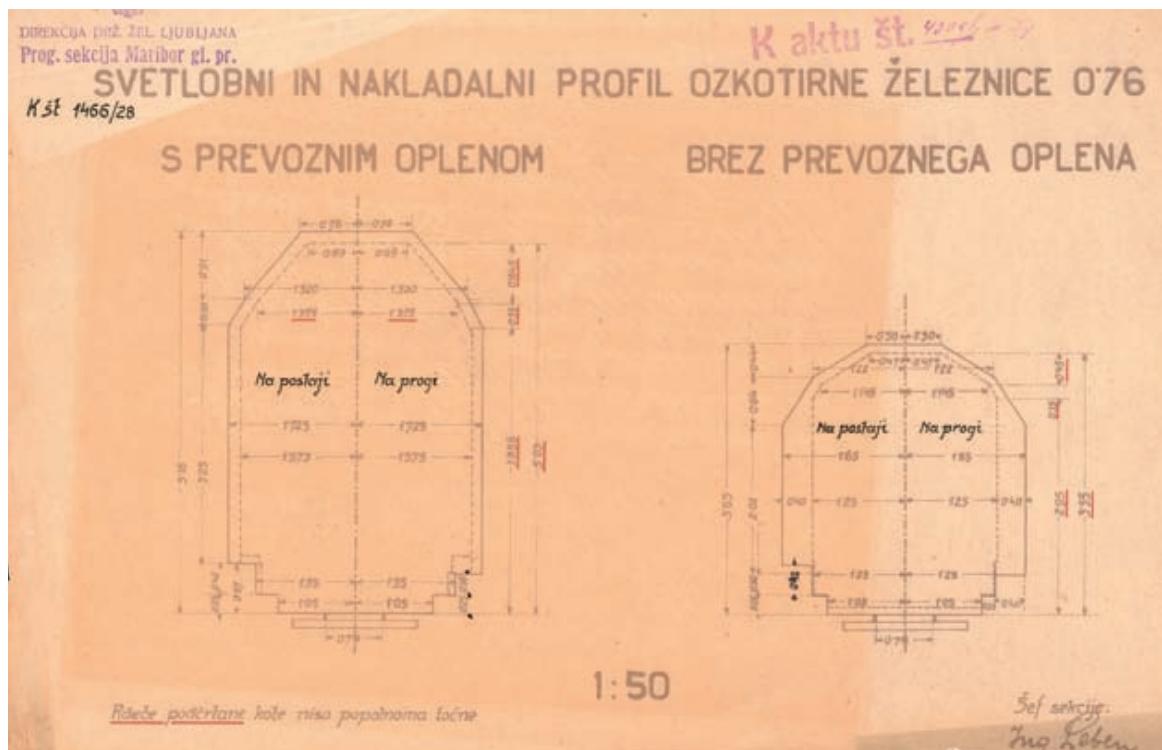
<b>Leto</b>	<b>Naklad</b>	<b>Razklad</b>	<b>Skupaj</b>
1955	25.934	32.351	58.285
1956	22.950	30.294	53.244
1957	22.534	30.925	53.459
1958	20.787	30.712	51.499

Opazen je razkorak med pripeljanim in odpeljanim tovoram v višini 10.000 ton in seveda upadanje obsega prevozov. Ironija je bila, da je bila proga zgrajena za odvoz premoga in lesa, po drugi svetovni vojni pa je glavnino razloženega tovora na konjiški progi predstavljal premog iz Velenja. Nalačali pa so predvsem les, ki je predstavljal približno 72 % naklada.

*V letu 1958 so naložili:*

<b>Postaja</b>	<b>Vagoni</b>	<b>Neto tone</b>
Loče	191	2.840
Slovenske Konjice	855	11.615
Zreče	562	6.332
<b>Skupaj</b>	<b>1.608</b>	<b>20.787</b>

Hlodovino so vozili predvsem v Celje, celulozni les v Videm Krško, drva v Celje in približno 30 % v Maribor. Obdelan les pa je bil namenjen za razne obrate v Sloveniji in drugih republikah Jugoslavije ter deloma za tujino.



## *Svetli in nakladalni profil ozkotirne proge*

V letu 1958 so naložili les v tonah:

<b>Postaja</b>	<b>Hlodovina</b>	<b>Celulozni les</b>	<b>Obdelan les</b>	<b>Drva</b>	<b>Skupaj</b>
Loče	1.834	57	-	177	2.068
Slovenske Konjice	4.538	1.437	1.739	427	8.141
Zreče	3.595	679	400	-	4.674
Skupaj	9.967	2.173	2.139	604	14.883

Razklada v letu 1958 je bilo:

<b>Postaja</b>	<b>Vagoni</b>	<b>Neto tone</b>
Loče	132	1.425
Slovenske Konjice	1.511	16.029
Zreče	1.197	13.258
Skupaj	2.840	30.712

Leta 1958 so razložili:

<b>Postaja</b>	<b>Vagoni</b>	<b>Tone</b>	<b>% razklada</b>
Loče	84	1.047	73
Slovenske Konjice	685	8.200	51
Zreče	698	9.300	70

Največji del tovora, ki se je razkladal, je bil premog iz Velenja. Od ostalega tovora, ki se je nakladal na postajah ozkotirne proge, velja omeniti:

- izdelke Tovarne kovanega orodja v Zrečah,
- staro železo (Zreče, Slovenske Konjice),
- sadje (Loče, Slovenske Konjice),
- opeko (Loče).



S hodi naložen vagon na postaji v Konjicah, posnetek je iz obdobja med obema svetovnima vojnoma.

V ospredju v svetlo sivi obleki Alfred Laurich, lastnik konjiške tovarne usnja

## Prekladanje tovora v Poljčanah

Na postaji Poljčane je bilo veliko dela s pretovarjanjem blaga z normalnotirnih vagonov na ozkotirne in obratno. V pomoč jim je bil tudi žerjav na rampi. Delno so se pretovarjanju izognili tako, da so dvoosne normalnotirne vagone z nosilnostjo do 15 ton in brez zavornega mehanizma naložili na posebne podstavke – oplenjake – za ozkotirno progo in jih tako prepeljali po ozkotirni progi do Slovenskih Konjic ali Zreč, podobno kot danes vozimo vagone s cestnimi transporterji. Transporterji so pomožna vozila z dvoosnimi gibljivimi podstavki na kolesih, ki neposredno omogočajo prevoz normalnotirnih vagonov po ozkotirni progi. Za prevoze na konjiški progi je bilo na razpolago 6 parov oplenjakov. Za prevoz enega normalnotirnega vagona sta bila potrebna dva oplenjaka. Na ta način se je tovor dvoosnega normalnotirnega vagona porazdelil na štiri osi oplenjaka. Vsak oplenjak je tehtal 1.400 kg, njegova nosilnost pa je bila 13.500 kg.

Za nalaganje teh vagonov na oplenjake je služil poseben tir z valjčno jamo (Rollschemel, valjčna koza). Tu sta se v isti osi stikala tir z normalno širino, ki je bil malo višji, in ozkotirni tir, tako da so normalnotirni vagon z luhkoto porinili na oplenjak. Pod vsako kolo vagona so porinili en oplenjak, vagon pa vlekli z vtlom dalje. Zatem se je normalni tir znižal, tako da se je vagon z vso težo naslonil na oplenjak. Sledila je še varnostna pritrditev, nakar je bil dvoosni normalnotirni vagon pripravljen za prevoz po ozkem tiru. Prevažali so se lahko le vagoni, katerih medosna razdalja ni bila večja od 6,5 m in so imeli tovor enakomerno porazdeljen.

Oplenjake je bilo dopustno prevažati le podnevi. Vsakemu vlaku so lahko dodali le do dva oplenjaka. Oplenjaki so bili pripeti k vlaku s pomočjo lesenega in okovanega droga, ki je imel na obeh koncih ustrezeno zanko. Vlak, ki je vozil oplenjak ali oplenjaka, je smel voziti s hitrostjo do 15 km/h; pod zbelovskim viaduktom pa je moral zaradi ostre krine 118 m voziti le s hitrostjo 5 km/h.

Zadnja leta pred ukinitevijo ozkotirne proge je bil prevoz z oplenjaki v porastu, upadal pa je prekladanje blaga iz vagona na vagon na postaji Poljčane, kjer je bilo v ta namen zaposlenih 12 delavcev.

V preglednici je podan prikaz prevoza normalnotirnih vagonov z oplenjaki na konjiški progi.

Leto	Naloženi na normalnotirni progi		Naloženi na konjiški progi	
	tone	vagoni	tone	vagoni
1955	9.269	678	6.580	529
1956	10.252	733	5.303	444
1957	8.764	606	5.239	410
1958	11.096	784	4.542	374

Z oplenjaki so prevažali predvsem normalnotirne vagone, na katerih so bili naloženi premog, gradbeni material, žito in moka, surovine in drobne pošiljke. Lokalnega tovornega prometa na konjiški progi ni bilo.

Za prekladanje blaga v Poljčanah z normalnotirnih na ozkotirne vagon ter obratno je bilo potrebno plačati poleg prevoznine še pristojbino za prekladanje. Če blaga v Poljčanah niso prekladali in so vagon prepeljali z oplenjaki, so morali naročniki prevoza plačati enako pristojbino, kot če bi blago v Poljčanah prekladali. Prihodek železnice na račun prekladanja v Poljčanah je bil večji kot ves prihodek od prevozov na konjiški progi.

## Drobne zanimivosti

Čeprav je dnevno vozilo le malo vlakov in so ti vozili počasi, se je vseeno pripetilo več manjših nezgod in nevšečnosti. Za nezgode je bila kriva velika gneča na postaji Poljčane, kjer so poleg obilnega lokalnega dela pretovarjali blago z ozkotirnih na normalnotirne vagonne in obratno.

V hudi zimi leta 1928 je strojevodja Bertoncelj (njegov sin, tudi strojevodja, je peljal zadnji vlak iz Zreč v Poljčane) peljal vlak iz Slovenskih Konjic proti Poljčanam. Snega je bilo veliko, tako da ga je lokomotiva s težavo odrivala in vlekla vlak. Ko so prispeli v Poljčane, je strojevodja opazil veliko začudenje prometnika in nepričakovano vprašanje: »Ja, Bertoncelj, kje pa imaš vlak?« Takrat sta strojevodja in kurjač šele ugostila, da sta v Poljčane prispela le z lokomotivo in brez vagonov. Zaradi hudega mraza in zasnežene proge se je utrgala vlečna naprava; tega pa strojevodja in kurjač nista opazila, ker sta opazovala le delo lokomotive pri odrivanju snega,

zaradi mraza pa se nista sklanjala iz lokomotive in gledala nazaj. Nemudoma sta se z lokomotivo odpeljala proti Slovenskim Konjicam in po približno dveh kilometrih vožnje »našla« odtrgani vlak.

Domačini ob progi in železničarji so se med seboj dobro poznali in so bili v dobrih odnosih ter drug drugemu pomagali. Na njive in polja so se vozili kar z vlakom: v službeni vagon so nametali kose, grablje, motike in drugo orodje, osebje vlaka pa je vlak ustavilo tudi tam, kjer ni bilo postaje. Ko sta bila strojevodja in kurjač na vroči lokomotivi že juna in sta peljala vlak proti Zrečam, sta se ustavila pri kmetu ob progi in dobila vrček jabolčnika; vrček sta kmetu vrnila, ko sta peljala vlak iz Zreč v Slovenske Konjice.

Pripetilo pa se je tudi, da je zvečer ostala potniška garnitura na postaji Slovenske Konjice nezavrtta. Močan sunek vetra je garnituro premaknil in je sama stekla po rahlem klancu. Zjutraj so morali najprej poiskati pobeglo garnituro vlaka.

### **V Knjigi nezgod so zapisani tudi takšni primeri:**

- 28. julija 1946 je v Slovenskih Konjicah po krividi vlakovodje Feliksa Štrancarja iztiril oplen VIII z naloženim vagonom; vozil je v razdvoj.
- Na Zbelovem se je 13. februarja 1947 pri speljavi vlaka zaradi visokega snega odtrgal vlečni kavelj.
- Na pótnem prehodu na kilometru 15,1 (za postajo Slovenske Konjice) je 7. marca 1947 vlak povozil Julijano Krajnik.
- V Draži vasi se je 27. oktobra 1947 Alojzija Lenart skušala povzpeti na vozeči vlak. Padla je pod vagon, kolo ji je odrezalo levo roko in desno nogo.
- Na kilometru 11,2 (za postajališčem Draža vas) je 10. novembra 1947 vlak povozil Leopolda Goričana.
- Zavirač Leopold Kauhler je 12. januarja 1948 zakrivil iztirjenje vagona na postaji Zreče.
- Do iztirjenja je prišlo tudi 1. novembra 1948 na kilometru 16,5 med Slovenskimi Konjicami in Zrečami.

- 26. 2. 1949 je pri premiku na postaji Poljčane iztiril transporter. Iztirjenje je zakrivil zavirač Alojz Furman, ki je bil zaradi tega kaznovan s kaznijo 30 din.
- 27. januarja 1949 je pri vlaku št. 8231 na postaji Loče neznanec zlonamerno iztaknil spojni klin, ki je spenjal transporter k vlaku. Transporter z vagonom je ostal v Ločah, vlak je odpeljal brez transporterja. Zavirača Edvarda Anderliča so kazovali s kaznijo 50 din.
- 23. januarja 1949 se je na cestnem prehodu na kilometru 14,9 Poljčane–Zreče avto zaletel v vlak. Na lokomotivi je nastala manjša škoda, večja je bila na avtomobilu, v katerem se je poškodoval sopotnik Franc Furman. Avto je vozil Bučar.
- 5. junija 1949 je vlak na kilometru 12 na pótnem prehodu zadel avtomobil S 2033.
- 1. marca 1950 so v Poljčanah iztirili 4 oplenarji, kriva sta bila skladiščnik Alojz Korošec in zavirač.
- 11. 7. 1950 je na kilometru 19,7 vlak 8239 na cestnem prehodu zadel cestno vozilo. Ob tem je bil poškodovan voznik.
- 11. 7. 1950 se je na postaji Slovenske Konjice prevrnil vagon Is. Nesrečo so povzročili delavci Granitne industrije Oplotnica zaradi napačnega nakladanja.
- 27. 4. 1950 je v Slovenskih Konjicah iztiril vagon, ker je zavirač Alojz Zorman pod njim obrnil kretnico. Kaznovan je bil z odbitkom 10 % plače in s 50 din denarne kazni.

\*

*Seveda pa ni bilo vse črno. Smejali so se raznim manj resnim zadavam. Ko je strojevodja povabil otroke, ki so hodili po cesti ob progi, naj vstopijo in se peljejo z vlakom, so se mu hvaležno zahvalili in povedali, da ne smejo zamuditi pouka v šoli, zato gredo raje peš in hitreje.*

*Za potnike, ki so se vozili z vlakom med Celjem in Mariborom, je na zbelovskem viaduktu veljala prepoved pljuvanja skozi okna, saj bi sicer lahko ugasnil ogenj v peči ozkotirne lokomotive pod viaduktom.*

\*

Zgodilo se je na konjiški postaji. Starejša ženska pride na postajo z aktovko, kakor je bila v tistih časih navada. Morala je iti na stranišče, ki je bilo tističas še na štrbunk. Medtem ko je bila ženska na stranišču, vlak zapiska za odhod. Ženska zgrabi v naglici pokrov stranišča in steče na vlak. Ko pa hoče vstopiti, opazi neljubo pomoto, vlakovodja pa tudi. In vlak je lepo počakal, da je odnesla pokrov nazaj in vzela pravo prtljago – svojo torbo. Deležna je bila pa seveda smeha cele postaje.

\*

Tudi o zreškem vlaku je več zgodb. Od Poljčan do Zreč je vodila ozkotirna železnica. Po njej je vozil mali vlak s parno lokomotivo. Upravljala sta jo strojevodja in kurjač. Na vlaku so bili še sprevodnik, poštni uslužbenec in zavirač. Vlak je imel dva do tri osebne vagone, poštni vagon in nekaj tovornih. Za kovaško industrijo je privažal material, premog in bruse, odvažal pa tovarniške izdelke, les, živino in sadje.

Ves tovor so furmani z voli zvozili na postajo ali s postaje. Vlak je vozil po trikrat na dan. Postajo je imel v vsaki vasi. Bile so označene z navadnimi tablami, v Zrečah in Konjicah sta bili pa zidani. Ti postaji sta imeli postajnega načelnika in potrebno osebje. V Konjicah so bili spravljeni rezervni vagoni in lokomotive. Vlaku smo pravili kar kofe mlin. Ko je peljal proti Zrečam, je težko sopihal in šel čisto počasi, ker je bilo v klanec. Otroci smo ga oponašali: »Težko pelám, težko pelám.« Ko je peljal po ravnini, je pa zdrdral: »O, že gre, o, že gre.« Ko so ga po letu 1960 ukinili, smo zelo žalovali za njim. V Zrečah in Konjicah še sedaj stojita lokomotivi z nekaj vagoni v spomin na tiste čase.

\*

Med prvo svetovno vojno je zreški župan Martin Kračun poskrbel, da so z ruskimi ujetniki začeli podaljševati železniško progo od Radane vasi do Zreč. In tako je okoli leta osemnajst, devetnajst vlak začel voziti na celotni progi Poljčane–Zreče. Kračunu so, glede na to, da je imel velike zasluge za izgradnjo tega zadnjega dvokilometrskega dela proge, železničarji tudi nudili razne usluge, in sicer vse do smrti leta štiriindvajset.

Čeprav je imel samo nekaj sto metrov do železni-

ške postaje, ni nikoli šel tja, čeprav je bil dober pesec. Če je kdaj nameraval potovati, je zjutraj posiral svojega občinskega slugo Ledrača, da je vlakovodji na postajo nesel pletenko vina. Ta je že vedel, kaj to pomeni. Kračun je v gostilni pripravljen čakal. Vlak se je ustavil blizu njegove hiše (za takratno občino) in zapiskal. Tedaj je Kračun ob zvedavih pogledih občanov in vseh potnikov pri oknih slavnostno odkorakal na vlak.

Vlak se tam ni zaustavil ne za šolskega upravitevja, ne za župnika, ne za kakšnega trgovca; to je bilo samo za župana! Samo on je bil tako pomemben. S tem je seveda njegov ugled zelo narasel, zato mu pa nič ni bilo žal za tisto pletenko vina. To je tudi na volitvah imelo svoj vpliv, saj so občani videli, kako našega gospoda župana presvetla oblast visoko ceni. To se pravi, da so že takrat politiki vedeli, da je na svoj ugled treba nekaj dati, pa tudi če nekaj stane.

(Zadnje tri zgodbe so iz knjige A. Gričnika Noč ima svojo moč; prvi dve je povedala Zofija Šrekl, zadnjo pa Dušan Medved.)

Zadnji vlak iz Zreč je v Poljčane peljal 15. aprila 1962. Vlakovodja je bil Štefan Šurbek, lokomotivo je upravljal strojevodja Rudolf Bertoncelj, kurjač na lokomotivi pa je bil Karel Jevšenak. Od Zreč do Poljčan je ob progi stalo mnogo ljudi, mnogi med njimi niso mogli skriti solz, vsi pa so mahali v pozdrav zadnjemu vlaku. Turobno vzdušje je še podkrepilo piskanje lokomotive. Seveda so v Poljčanah železničarji poplaknili žalost v družbi znancev. Ko so ti izvedeli, da železničarji nimajo preskrbljenega prevoza domov v Konjice, so jim posodili konje za pot domov.



Prometnik ustavlja vlak pod viaduktom Zbelovo

# VLEKA VLAKOV

Leta 1892 so v tovarni lokomotiv Krauss v Linzu izdelali štiri dvoosne ozkotirne lokomotive s tirno širino 760 milimetrov za Štajerske deželne železnice. Lokomotivi št. 3, GONOBITZ (Konjice), in št. 4, HEILIGENGEIST (Sv. Duh), sta bili dodeljeni na progo Poljčane–Slovenske Konjice.

Lokomotivo Sv. Duh so leta 1918 vrnili v Avstrijo in je tam vozila na progi Kapfenberg–Au-Seewiesen. Kot nadomestilo za lokomotivo Sv. Duh so na konjiško progo iz Bosne pripelja-

li malo dvoosno lokomotivo s poznejšo oznako JDŽ 173-002.

Ko je bila proga Poljčane–Konjice leta 1921 podaljšana do Zreč, so strojni park okrepili z lokomotivo T-4, ki je do konca prve svetovne vojne vozila na progi Sinča vas–Železna Kapla. To lokomotivo so na vozlu preko Jezerskega v Ljubljano pripeljali umikajoči se slovenski vojaki kot vojni plen po koroškem plebiscitu. Lokomotiva je bila dve leti garažirana v kurilnici Ljubljana – Šiška. Lokomotiva

Na progi Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče so vozile naslednje lokomotive:

<b>JDŽ/JŽ vrsta in št.</b>	<b>Poreklo</b>	<b>Stara serija in št.</b>		<b>Karakteristička</b>	<b>Izdelana v tovarni</b>
72 – 001	SDŽ 369	11301		T 34,8	Krauss Co München 1908
72 – 002	SDŽ 371	11304		T 34,8	Krauss Co München 1908
72 – 007	SDŽ 375	11307		T 34,8	Haine-Saint-Pierre 1908
72 – 018*	SDŽ 362	11308		T 34,8	Haine-Saint-Pierre 1909
81 – 001	MAV	IVa 4-490	št. 015	T 44,6	Budapest 1912
81 – 004	MAV	IVa 4-490	št. 019	T 44,6	Budapest 1912
173-002	BHLB	IIa-2-10	št. 12	T 22,6	
178-003	BHLB	IIa 4-100	št.103	T 24,6	
187-001	KkStB	T	št. 4	T 34,5	Krauss-Linz 1893
188-001	KkStB	U	št. 28	T 34,6	G. Sigl Wiener Neustadt
188-004	KkStB	U	št. 29	T 34,6	StEG 1903
189-002	BHLB	IIIa-4-200	št. 202	T 34,7	
K-3 StmLB Gonobitz (Konjice)			št. 3		Krauss Co Linz na Donavi 1892
Stm LB Heiligengeist (Sv. Duh)			št. 4		Krauss Co Linz na Donavi 1892
OP XI **					Orenstein & Koppel Berlin 1922

\* Lokomotiva ni vozila na konjiški progi, ampak je le kot muzejski eksponat postavljena v Slovenskih Konjicah.

\*\* Lokomotiva ni vozila na konjiški progi, temveč v Železarni Jesenice in je kot muzejski eksponat postavljena v Zrečah.  
Stm LB Aflenz št. 5 je preimenovana v JDŽ 187-001.

Tu pomeni:

JDŽ Jugoslovanske državne železnice

JŽ Jugoslovanske železnice

MAV MÁgyar Államvasutak (Madžarske železnice)

KkStB Kaiserlich-königliche österreichische Staatsbahnen

SDŽ Srbske državne železnice

BHLB Bosansko-hercegovske železnice

je pozneje dobila označbo JDŽ 187-001. Med drugo svetovno vojno so jo odpeljali v Bosno.

Lokomotivo Konjice pa so preimenovali v K-3 (Konjice 3) in je vozila na progi Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče nekako do leta 1930, ko so jo izločili iz prometa in jo prodali Kranjski industrijski družbi na Jesenicah. Tam so jo obnovili, po tarih železarne je vozila do leta 1968. Leta pozneje jo je ponovno pridobila železnica kot staro železo. V

delavnicah Podjetja za popravilo voz in strojev v Novi Gorici so lokomotivo leta 1974 obnovili in ji vrnili prvotni izgled. Kot prvo slovensko ozkotirno lokomotivo za javni promet so jo leta 1974 postavili kot okras in spomenik na ljubljansko potniško postajo, sedaj pa je v Železniškem muzeju. Lokomotiva ni ohranjena v popolnoma izvirni obliki, saj so jo v Železarni Jesenice rekonstruirali v skladu s svojimi potrebami.

*Osnovni podatki lokomotive K3 (Konjice 3):*

	merska enota	podatek
tendrovka, izdelana v tovarni Krauss/Linz leta 1892, tovarniška številka 2774; tip lokomotive Bm2t; izvirna označba StmLB G-3; vrsta krmilja: Stephenson; vrsta zavore: redkozračna Hardy		
dolžina	mm	5.330
višina	mm	3.542
osna obremenitev	ton	6
teža	ton	9,5
premer novih pogonskih koles	mm	760 (610)
notranji premer parnega valja	mm	225
maksimalna hitrost lokomotive	km/h	25
največji dopustni nadtlak v kotlu	barov	12
površina rešetke v peči	m <sup>2</sup>	0,51
ogrevalna površina	m <sup>2</sup>	24,1
moč	kW	60 (80 KM); (57 kW, 78 KM)



Lokomotiva K3 za ozkotirno progo Poljčane–Slovenske Konjice, dvorišče Železničarskega muzeja v Ljubljani

Na ozkotirni progi Poljčane–Zreče sta vozili tudi lokomotivi vrste Kk St B U 28 in U 29, oziroma JDŽ 188-001 in 188-004. Na konjiško progo so ju pripeljali s proge Split–Sinj. Med vojno so ju odpeljali v Avstrijo, kjer sta bili na novo označeni:

JDŽ 188-001 v U 29 in JDŽ 188-004 v U 30

Lokomotiva U 29 je obratovala v kraju Murau, lokomotiva U 30 pa v Weizu. Lokomotiva O 40 je od leta 1945 do 1948 vozila v Kapfenbergu. Lokomotive so bile leta 1948 vrnjene v Jugoslavijo in so jih poslali v Bosno. Lokomotive te vrste so uživale sloves najboljših parnih lokomotiv za proge s širino

*Osnovni podatki lokomotive U:*

	<b>merska enota</b>	<b>podatek</b>
tendrovka, izdelana v tovarni G. Sigl Wiener Neustadt; tip lokomotive C1'm2t*;		
izvirna označba Kk StB U-28; vrsta krmilja Heusinger; vrsta zavore: redkozračna Hardy		
dolžina	mm	7.540
višina	mm	3.549
osna obremenitev	ton	6,3
teža	ton	18,3
teža opremljene lokomotive	ton	25,9
zaloga vode	m <sup>3</sup>	3,2
zaloga premoga	m <sup>3</sup>	1,7
premer novih pogonskih koles	mm	800 (820)
notranji premer parnega valja	mm	290 (350)
maksimalna hitrost lokomotive	km/h	35
največji dopustni nadtlak v kotlu	barov	12 (13)
površina rešetke v peči	m <sup>2</sup>	1
ogrevalna površina	m <sup>2</sup>	50,70
moč	kW	185 (250 KM)

\* Označba pomeni, da je to lokomotiva s tremi gonilnimi kolesi in eno prosto osjo, na mokro paro, z dvema cilindroma, tendrovka.



*Lokomotiva U 28 v Ločah*

760 mm. Primerek take lokomotive (U 37) stoji kot muzejski eksponat na železniški postaji Koper, saj so lokomotive te vrste vozile tudi na progi Trst-Koper-Poreč.

Leta 1933 sta lokomotivi vrste U na konjiški progi opravili mesečno vsaka po 1900 km.

Malo pred izbruhom druge svetovne vojne so na konjiško progo postavili lokomotivi JDŽ 81-001 in 81-004. To sta bili prvi štiriosni lokomotivi na tej progi. Med vojno so ju odpeljali v Avstrijo, toda po vojni sta bili vrnjeni in oddani v Bosno.

Od leta 1943 dalje je na konjiški progi nekaj časa vozila tudi lokomotiva AFLENZ št. 5 z našo oznako JDŽ 187-001, ki so jo pripeljali s proge Kapfenberg-Au-Seewiesen. Ta lokomotiva je bila nadomestilo za lokomotivo U-29.

Nekaj časa je na konjiški progi vozila tudi lokomotiva JDŽ 189-002. Med lokomotivami je bila nekaka posebnost zaradi Klosejevega načina premikanja osi v krivinah. Lokomotiva je bila izdelana leta 1886 za Bosansko-hercegovske državne železnice. Njena osna obremenitev je bila 6,5 tone, vozila je lahko s hitrostjo 40 km/h. V odpadno železo so jo razrezali na Teznom pri Mariboru v začetku petdesetih let.

Po drugi svetovni vojni sta bili na progo Poljčane-Zreče pripeljani lokomotivi vrste JDŽ 72-001 in 72-004, ki sta vozili do ukinitve prometa. Po ukinitvi prometa na konjiški progi so ju pripeljali v Bosno in se je za njima izgubila sled. Lokomotivi sta bili izdelani pred prvo svetovno vojno v Societe Anonym Forges Hanes et Fondenas Betier Hanes Sant Pierre za Srbske državne železnice SDŽ-CES, leta 1933 so ju označili s sedanjo označbo.

Lokomotiva JDŽ 72-018, ki danes stoji v Slovenskih Konjicah, ni nikoli vozila v Sloveniji, vendar je to tip lokomotive, ki je zadnja vozila na konjiški ozkotirni progi. Železniško gospodarstvo Ljubljana je novembra leta 1974 to lokomotivo odkupilo iz tovarne Vaso Miskin - Crni v Sarajevu. Ko je bila restavrirana, so jo 30. avgusta 1979 pripeljali v Slovenske Konjice, kjer so jo vključili v garnituro petih tovornih in potniških voz kot spominsko obeležje nekdanjega vlaka ozkotirne proge.

Po ukinitvi Pionirske proge v Ljubljani leta 1954 so lokomotivo JDŽ 178-003 od tam prenestili na

ozkotirno progo Poljčane-Zreče, kjer je bila v uporabi do leta 1958. To je bila tehnično dovršena lokomotiva, izdelana leta 1895 za vleko brzovlakov na bosenških proghah (BHStB IIa 4-103 Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen). Za konjiško ozkotirno progo je bila predolga, zato je večkrat iztirila. Po ukinitvi prometa na konjiški progi so jo pripeljali v Ljubljano in postavili na Gospodarsko razstavišče, kjer je kot kotelna naprava ogrevala prostore, kasneje pa v Tovarno dekorativnih tkanin, kjer je služila za pripravo pare. Leta 1960 so jo pripeljali v Maribor in jo leta 1961 na Studencih razrezali.

Med drugo svetovno vojno so bile v Avstrijo odpeljane parne lokomotive, katerih knjigovodska vrednost je bila leta 1937:

- JDŽ 81-001                    396.000 din
- JDŽ 81-004                    396.000 din
- JDŽ 188-001                366.000 din
- JDŽ 188-004                366.000 din

Lokomotive je Avstrija leta 1948 vrnila in so bile pripeljane v Bosno.

Lokomotive SDŽ IV a 4 oziroma JDŽ 81 so bile madžarske lokomotive T.44.6. Imele so štiri gonilna kolesa, zelo majhno osno obremenitev, in sicer 5,5 ton, vozile so lahko s hitrostjo 30 km/h. Lokomotive JDŽ 189 pa so bile lokomotive SDŽ III. a 4 s tovarniškimi številkami med 201 in 2034, sistema T.34.7; imele so tri gonilne osi in za njimi eno prosto os, osna obremenitev je bila 6,5 tone.



Železničar Franc Gumzej leta 1962 v Ločah

Osnovni podatki lokomotive JDŽ 72-018:

	<b>merska enota</b>	<b>podatek</b>
tendrovka, izdelana v tovarni SAF HAUME Ste PIERRE; tovarniška številka 5.398; leto izdelave 1909		
tip lokomotive C1'm2zt; vrsta krmilja Heusinger; vrsta zavore: redkozračna Hardy		
dolžina	mm	8.250 (8.115; 7.980)
višina	mm	3.500
osna obremenitev	ton	6
<b>teža:</b> prazna	ton	22,5
opremljena	ton	30
adhezijska teža	ton	24,5
volumen zalogovnika za vodo	m <sup>3</sup>	3,2
premer novih pogonskih koles	mm	850
premer proste osi	mm	680
notranji premer parnega valja	mm	375/545
maksimalna hitrost lokomotive	km/h	35 (30)
tovarniška št. kotla		1013
največji dopustni nadtlak v kotlu	barov	13 (12)
površina rešetke v peči	m <sup>2</sup>	0,99
neposredna grelna površina	m <sup>2</sup>	4,73
skupna grelna površina	m <sup>2</sup>	48,27 (60)
število grelnih cevi		110
dolžina cevi	mm	3.150
notranji premer cevi	mm	39
zunanji premer cevi	mm	44
vlečna sila (adhezijska)	kp	4.100
vlečna sila (parnega stroja)	kp	2.400 (2640)
moč	kW	185



Muzejska lokomotiva v Slovenskih Konjicah, izdelana v tovarni Haine-Saint-Pierre leta 1909 (foto iz leta 2008)

Glede na vzpon proge je bila na posameznih odsekih proge določena naslednja maksimalna teža vlakov v tonah za posamezne lokomotive:

Odsek proge	lokomotiva JDŽ 72	lokomotiva JDŽ 178
Poljčane–Slovenske Konjice	130	85
Slovenske Konjice–Zreče	80	60
Zreče–Slovenske Konjice	330	300
Slovenske Konjice–Poljčane	330	300



Kompozicija muzejskega vlaka v Zrečah



Muzejska lokomotiva v Zrečah. Lokomotiva nikoli ni vozila na konjiški progi, temveč v Železarni Jesenice.

# VAGONI

Ob odprtju proge so bili na razpolago naslednji vagoni:

- 2 službena – poštna vagona (DF 303 in 304)
- 2 potniška vagona III. razreda (C 203 in 204)
- 2 potniška vagona I. in III. razreda (AC 63 in 64)
- 2 zaprta tovorna vagona (G 402 in 502)
- 4 odprti tovorni vagoni (K 603, 604, 903 in 904)
- 6 ploščnikov (Jh 1004, 1005, 1006, 1504, 1505 in 1506)
- 2 oplenarja (T 3 in 4)
- 1 snežni plug

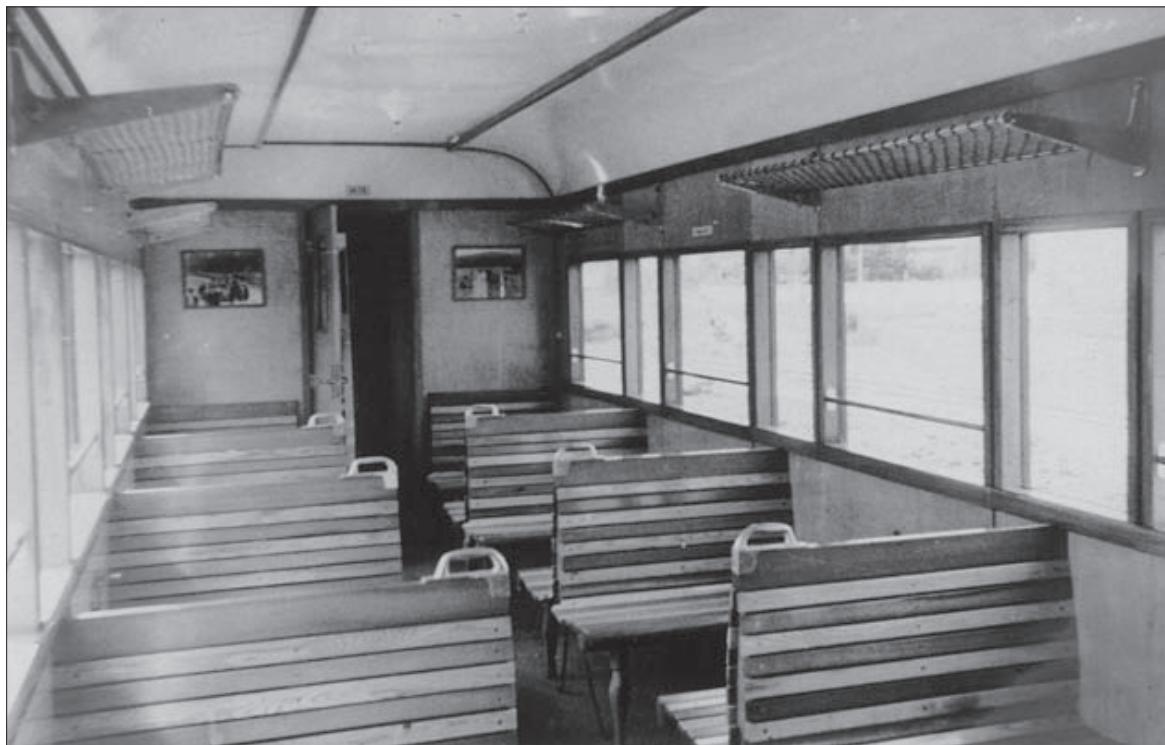
Po koncu prve svetovne vojne so bili za tovorni promet na razpolago le:

- 1 zaprти vagon G
- 4 odprti vagoni K
- 4 ploščniki

Progo so leta 1925 podržavili in 1. maja 1926 uvedli še tretji par potniških vlakov.

Število in vrsta vagonov se je občasno spremenjala. Za tovorni promet je bilo leta 1925 na razpolago le:

- 12 odprtih tovornih vagonov – nosilnost 6 ton
- 6 odprtih tovornih vagonov – nosilnost 10 ton
- 3 zaprti tovorni vagoni



Notranjost potniškega vagona ozkotirne železnice

Odprti vagoni so bili brez ročic in verig za povezavo hlodovine, zato je bilo nakladanje povezano z zamudnim in dragim povezovanjem tovora. Vagoni so bili praviloma dvoosni in vsi z drsnimi ležaji ter vakuumsko zavoro.

Potrebovali pa bi najmanj 20 tovornih vagonov z nosilnostjo 15 ton. Vagonov je bilo premalo, zato je tovor zaostajal v dolini Dravinje. Po drugi strani pa so na progi Užice–Vardište stali neizkoriščeni vagoni. Za nakladanje lesa so morali na vagone čakati tudi po mesec dni, med tem časom je bil les izpostavljen vremenskim vplivom in se je krivil.

Med drugo svetovno vojno je bilo za tovorni promet na razpolago 13 zaprtih in 23 odprtih vagonov ter 12 oplenarjev.

Po drugi svetovni vojni so stari vakuumski zavorni sistem predelali v tlačnega in ga poenotili z zavornimi sistemi normalnotirnih vozil.

Leta 1958 je bilo inventarsko stanje vagonov naslednje:

- 3 potniški vagoni Bs s po 45 sedeži (prej na Pionirske proge v Ljubljani)
- 10 zaprtih (pokritih) vagonov
- 12 odkritih (odprtih) vagonov

Po ukinitvi prometa na Pionirske proge v Ljubljani so vagone prepeljali na konjiško progo. Leta 1958 so jih odpeljali v Bosno. Zadnji potniški vagon s konjiške proge, imenovan Mariborčan, je bil razrezan leta 1975 v Čapljinji.

V Slovenskih Konjicah je bil shranjen plug za pluženje snega. Nekaj časa so imeli v Poljčnah (1948) ozkotirno motorno drezino.

Težje je bilo, ko so morali ozkotirne vagone odpeljati na občasnna popravila v Maribor, saj so jih morali naložiti na normalnotirne vagone.

V Slovenskih Konjicah so leta 1979 postavili muzejsko kompozicijo. Vagone, ki so v Slovenskih Konjicah, so kupili v Alipašinem mostu pri Sarajevu. Zaradi nerešenega statusa dolga leta ni nihče ustrezno skrbel za muzejske eksponate. Rja je opravila svoje, zato so morali zaprt triosni tovorni vagon razrezati, dijaki Kovinarske šole iz Zreč pa so leta 1994 prepleskali lokomotivo, potniški vagon in cisterno.

Podobna kompozicija kot v Slovenskih Konjicah stoji tudi na nekdanji železniški postaji Zreče.

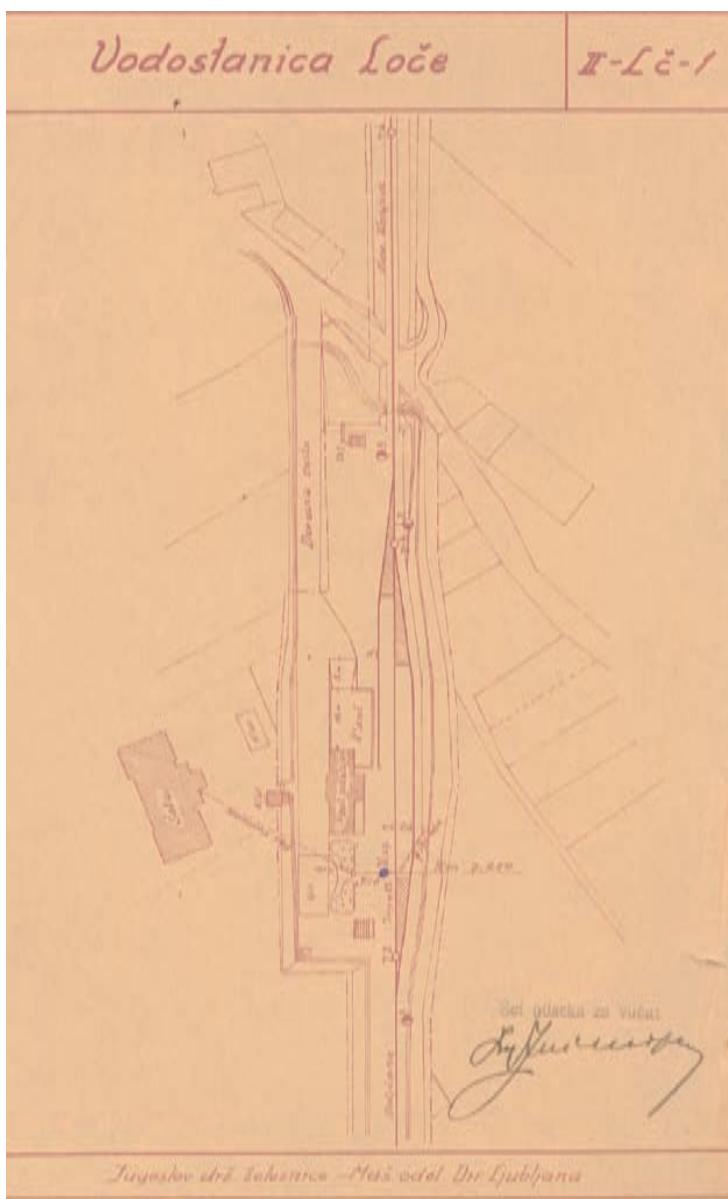


Vlakovna kompozicija s potniškimi vagoni na postaji Loče leta 1962

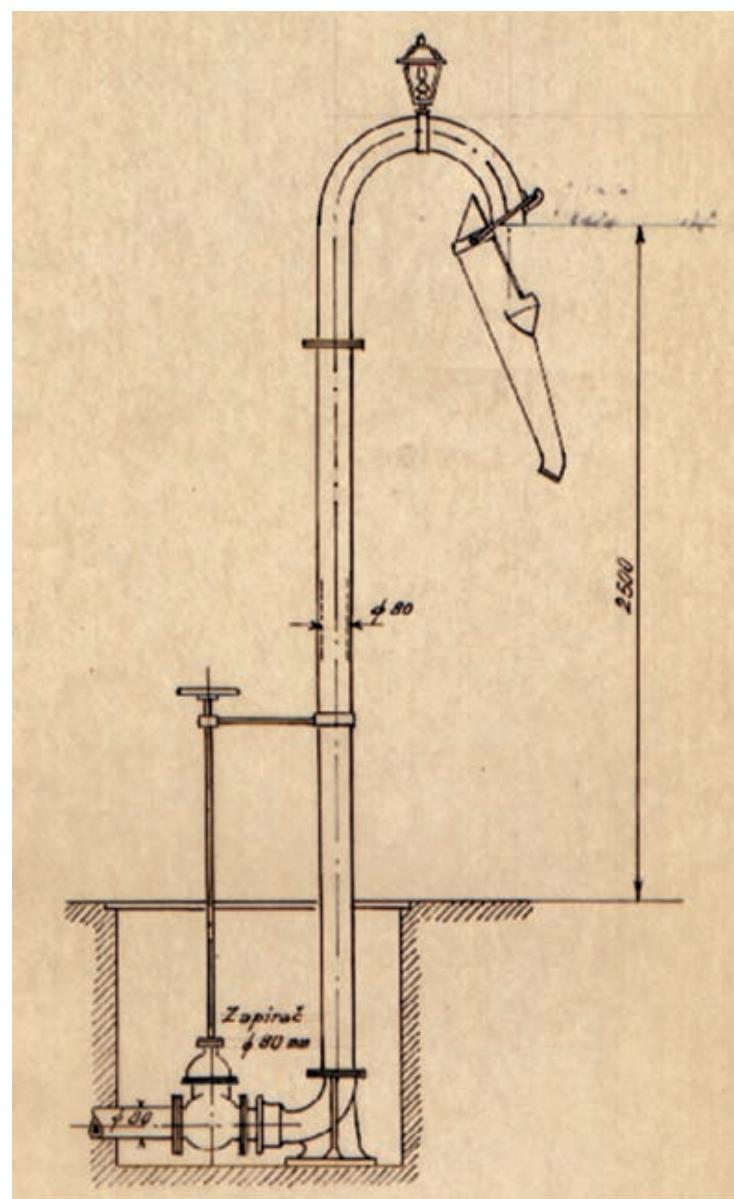
# OSKRBA Z VODO

Do ukinitve parne vleke je na postaji Poljčane delovala tudi vodna postaja. Rezervoarja v vodnem stolpu so polnili z vodo, ki so jo črpali iz 28 metrov globokega vodnjaka, v katerega je doteka-

la iz bližnjega ribnika. V ribnik z volumnom 4.600 m<sup>3</sup> je dotekala voda iz potoka Brežnica. Za delovanje sistema sta bili uporabljeni dve črpalki; prva, električna, ki jo je poganjala Vezjakova elektrarna



Načrt vodne postaje v Ločah



Napajalnik za ozkotirne proge

Tudi na postaji Loče je bil hidrant, iz katerega so lahko parne lokomotive polnile zalogovnike.

## Slovenske Konjice

Pitno vodo so na postaji Slovenske Konjice dočivali iz 5,4 metra globokega zidanega vodnjaka s premerom 1,2 metra, ki je bil skopan med postajnim poslopjem in tovornim skladiščem. Vodo so črpali s črpalko in je tudi v suši ni nikoli primanjkovalo.

Za oskrbo lokomotiv so vodo črpali iz 5,5 metrov globokega zidanega vodnjaka s premerom 1,35 metra, ki je stal ob kurišniki lopi. Vodo so iz vodnjaka prečrpavali v rezervoarja v vodnem stolpu s pomočjo pulzometra Körting št. 2 v strojni remizi. Pulzometer je imel pri nadtlaku pare 5 barov kapaciteto  $12 \text{ m}^3/\text{h}$ .

Ob suši je vode primanjkovalo, zato so jo točili iz javnega vodovoda s pomočjo gasilskih cevi.

Pozneje je ostal pulzometer le kot rezerva, rezervoarje so priključili neposredno na javni vodovod (stanje 1954).

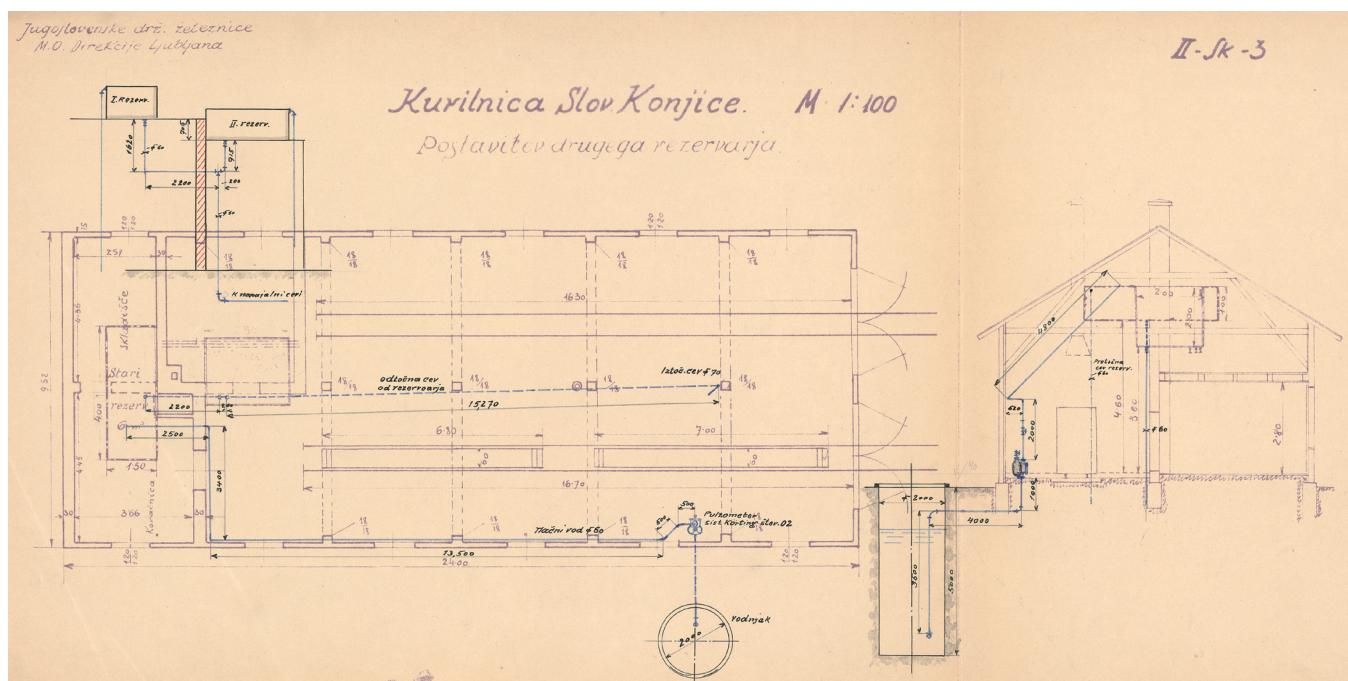
Višina vode v vodnjaku se je gibala med 2,5 metra (suša) in 4 metri (deževje).

Kapaciteta vodnjaka je bila okrog 8 m<sup>3</sup>/h.

Sprva sta bila v vodnem stolpu nameščena dva manjša rezervoarja s skupnim volumnom  $14\text{ m}^3$  (6 in 8, in sicer  $4 \times 1,5 \times 1$  ter  $4 \times 2 \times 1$ ). Leta 1936 so dodali še enega.

Napajalnik je stal ob kuriškem odpremnom tiru na kilometru 14,848. Pretok vode v napajalniku ni presegal 300 litrov v minuti.

Za čiščenje pepelnikov in servisiranje parnih lokomotiv so bili na postaji trije čistilni jarki. Dva sta bila v kurišniki lopi (v tiru 4, ki je bil dolg 15,8 metra, in v tiru 5, ki je bil dolg 7 metrov), eden pa v postajnem tiru.



## *Vodna postaja in kurilnica Slovenske Konjice*

# ŽELEZNIČARJI

Železnice niso samo proge, signali, lokomotive, motorniki, vagoni itd., temveč tudi ljudje, ki ob vsakem dnevnem času in vremenu opravljajo svoje naloge. Pri železnici zaposleni delavci in uslužbenci so zaradi raznovrstnega dela in posebnosti delovnega procesa posebej strokovno usposobljeni. Pojem železničar obstaja že več kot poldruga stoletje. Zaposleni na železnici se s terminom železničar nekako poklicno identificirajo in z njim izražajo svojo stanovsko pripadnost, in sicer ne glede na delo, ki ga opravljajo v tej instituciji. Za železničarje so bile značilne pogoste prenestitve, zato so bili slovenski železničarji razkropljeni po vsej Avstriji in po vseh republikah nekdanje Jugoslavije.

Tako kot ostali državni uslužbenci so morali tudi železničarji nekoč priseči, da bodo vestno opravljali službo. Do konca prve svetovne vojne so prisegali cesarju, med obema vojnoma kralju, nekaj časa pa drugi svetovni vojni pa narodu.

Železničarje iz vrst zavednih Slovencev so že med prvo svetovno vojno označili za sumljive, zato so jih premeščali v notranjost monarhije. Ob koncu prve svetovne vojne je na lastno željo delovna mesta po celotni Sloveniji zapustilo mnogo železničarjev češke in slovaške narodnosti. Odšli so v Brno in Prago. Ko je bila 12. novembra 1918 objavljena ustanovitev nemške Avstrije, je tja na lastno željo odšlo tudi veliko simpatizerjev Avstrije. Naro-



Delo na konjiški progi v Ločah v stari Jugoslaviji

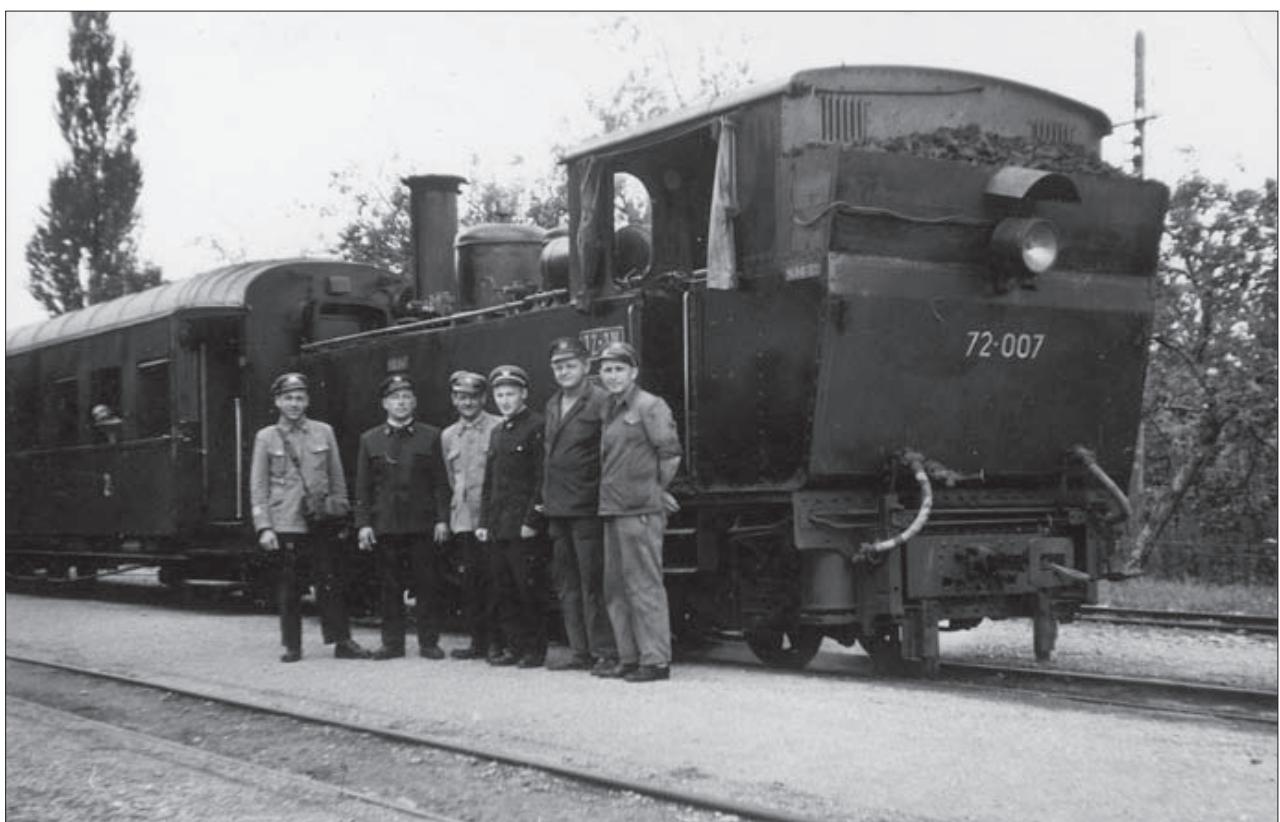
dna vlada v Ljubljani je 16. decembra 1918 izdala sklep, s katerim je z državnih železnic v Sloveniji odpustila nad 300 železničarjev nemške narodnosti, Avstrija jih je brez ugovorov sprejela. Južna železnica, ki je takrat upravljala z dobro polovico železniškega omrežja v Sloveniji, je železničarje nemške narodnosti postopno odpuščala, zato so ti še dolgo rovarili proti novi ureditvi in netili stavke.

Življenjske in socialne razmere delavskih družin ob koncu 19. stoletja niso bile zavidljive. Za spoznanje bolje kot tovarniškim delavcem se je zaradi boljše organiziranosti godilo železničarjem. Do konca prve svetovne vojne so imeli železničarji svoje lastne trgovine z živilimi (nekakšne diskonte). Železničarji pri Južni železnici, ki je vodila tudi konjiško lokalno železnicu, so imeli svoje Živilsko skladišče v Mariboru (K. k. Priv. Südbahngesellschaft Lebens-Mittel Magazins in Marburg). Spremenjena zakonodaja neposredno po prvi svetovni vojni je delo teh ustanov začasno omrtvičila. Vendar so kmalu po vojni te dejavnosti obnovili. Delo trgovine Živilsko skladišče za železničarje Družbe

južne železnice je prevzela Gospodarska poslovalnica s sedežem v Mariboru; pozneje so sedež preselili v Ljubljano. Leta 1927 so Gospodarsko poslovalnico Južne železnice razpustili, vendar se je do tedaj že dobro uveljavila Nabavljala zadružna uslužbencev in upokojencev državnih železnic, r.z.z.o.z. v Sloveniji s sedežem v Ljubljani. V Mariboru je imela poslovalnico na Frankopanski 34 in v Cafovi 5.

Po zasedbi so Nemci razpustili tudi vsa železniška društva, organizacije in ustanove, imetje pa zaplenili. Na novo pa so 1. decembra 1942 ustanovili Državno železničarsko društvo Maribor.

Po izrecnem navodilu šefa civilne uprave dr. Sigfrieda Überreitherja zaposlenih na železnici niso izseljevali. Njegova navodila pa so si različno razlagali. Preselitveni štab je menil, da je treba izvzeti le tiste železničarje, ki so zaposleni neposredno v prometu, ne pa tudi progovnih in gradbenih delavcev in uradnikov. Temu se je odločno uprla železniška uprava, preselitveni štab je moral popustiti zahtevi železnice.



*Od leve: Štefan Šurbek, Avgust Križnič, Jože Fink, Jože Klokočovnik, Mihael Rihtaršič in Rudi Bertoncej*



*Ekipa parne lokomotive: strojevodja Ivan Robar iz Polen in kurjač Karel Jevšenak iz Radane vasi*

Po drugi svetovni vojni je za oskrbo železničarjev skrbela Nabavljala in prodajna zadruga z omejenim jamstvom (NAPROZA) v Ljubljani. Konec leta 1947 so bile v okviru železniške uprave ustanovljene službe delavske preskrbe, nove in samo železničarske preskrbovalne ustanove; za konjiško progo je bila pristojna enota v Mariboru. Ime ustanove so pogosto spremajali. Leta 1949 je bila ustanovljena Direkcija za preskrbo železničarjev v Ljubljani, v njenem sestavu je bilo tudi Podjetje za preskrbo železničarjev Maribor, ki se je leta 1952 preoblikovalo v trgovsko podjetje Železničar.

Poleg trgovskih ustanov so imeli železničarji v Sloveniji med obema vojnoma še:

- Kreditno zadrugo uslužbencev državnih železnic v Mariboru
- Podporno društvo železniških delavcev in uslužbencev v Mariboru
- Društvo Vzajemnost v Mariboru
- Bajtar, zadrugo z omejenim jamstvom uslužbencev železnic
- Perutninarsko zadrugo uslužbencev železnic
- Čebelarsko zadrugo uslužbencev železnic
- Železničarsko splošno zadrugo
- Gospodarsko poslovalnico
- kulturna društva (Drava v Mariboru, Sloga v Ljubljani)
- športna društva (Železničar in Hermes) itd.

Krovna organizacija je bila najprej Splošna železničarska organizacija Jugoslavije, ki je pozneje prešla v Združenje jugoslovanskih narodnih železničarjev in brodarjev.

V stoletju obstoja so se spremajali obseg dela, tehnologija in število zaposlenih v železniškem prometu. Za ilustracijo je v nadaljevanju podan pregled zaposlenih leta 1927, niso pa tu upoštevani delavci pri vzdrževanju proge. Nekvalificirani delavci pri vzdrževanju prog so bili do druge svetovne vojne le dninarji, niso imeli stalne zaposlitve. Delavci, ki so delali na progi, so imeli dnino v višini od 24 do 27 din.

### Nastanitev železničarjev

Vsa sprejemna poslopja postaj so imela poleg službenih prostorov (pisarne, čakalnice, skladišča, sanitarije itd.) tudi vsaj eno družinsko stanovanje. Poleg tega so zgradili tudi posebne tipske stavbe z več družinskimi stanovanji. Lahko jih je prepoznati po načinu gradnje. Šef postaje je običajno stanoval v postajnem poslopu. Večino teh stanovanj so stanovalci odkupili.

Do razpada Avstro-Ogrske je 30 let star železničar, poročen, z dvema otrokoma, dobil na leto 900, s stanarino pa 1250 kron, to je mesečno 98 K in 45 vinarjev. Od tega je moral dati za železniško enosobno stanovanje 26 K in 8 K za kurjavo. Železniško ministrstvo je 15. novembra 1908 objavilo odlok o odmerjanju stanarin in cenitvi stanovanj. Stanarine so bile stalni problem železničarjev, zato so o njih zelo pogosto razpravljali na zborih in shodih. Železničarji Narodne delavske organizacije, združeni v Zvezi jugoslovanskih železničarjev, so 25. februarja 1910 pisno prosili železničarsko tajništvo, da bi vse železničarske organizacije šle v akcijo proti povisjanju stanarin. Po odloku železniškega ministrstva so 1. januarja 1912 dvignili nadomestila za stanarine najmanj za 150 kron. Za ogrevanje stanovanj so železničarji lahko kupovali premog po znižani ceni (personalni premog).

Železničarji so imeli vedno dobro urejeno zdravstveno službo. Tam, kjer ni bilo potrebe po lastni ambulantni, so železničarji obiskovali pogodbene zdravnike.

**Za ilustracijo je podano stanje zaposlenih na postajah leta 1927.**

**Poljčane**

Ivan Widowitz	šef
Franc Degen	prometnik
Alojz Gomzi	prometnik
Franjo Herič	prometnik
Dragutin Leskovar	prometnik
Oton Zeilhofer	prometnik
Jernej Berdnik	premikač
Andrej Blažič	blokovni sluga
Vincenc Fajs	kretnik
Karol Golob	progovni čuvaj
Valentin Gomilšek	kretnik
Jurij Jamšek	skladiščni sluga
Ignac Kovčan	kretnik
Andrej Mesarič	kretnik
Anton Mulej	kretnik
Viktor Perše	skladiščni desetar
Rudolf Engelbert	kretnik
Jože Wirth	kretnik
Anton Orešič	delavec

**Loče**

Franc Pšeničnik	prometnik
Stanko Sajoviz	šef
Ferdinand Nardin	prometnik
Ivan Potisk	sprevodnik
Josip Detiček	sprevodnik
Franc Mertschiak	sprevodnik
Ivan Arbeiter	delavec
Franc Puh	delavec

Pogodbeni zdravnik v Slovenskih Konjicah  
je bil leta 1927 dr. Ivo Rudolf.



Železničarji na postaji v Slovenskih Konjicah leta 1958: od leve sprevodnik iz Poljčan, drugi Ivan Furman, za njim Jože Klokočovnik, Štefan Šurbek in postajenacelnik Franc Pirc

**Leta 1951 so bili na postaji  
Slovenske Konjice zaposleni:**

Ivan Rupnik	prometnik
Srečko Zafošnik	prometnik
Ignac Kroneker	vlakovodja
Ivan Potisek	vlakovodja
Štefan Šurbek	vlakovodja
Alojz Kokot	vlakovodja
Alojz Jevšenak	premikač, kretnik, zavirač
Alojz Furman	
Franc Verbič	

**Zreče**

Klement Gomišček



*Strojnik Rudi Bertoncelj na lokomotivi*

**Poznani šefi postaj so bili:**

**Poljčane**

Michael Zamolo	1884
Dagobert Gössing	1886
Ludwig Thelen	1891–1897
Karl Zimmer	1905–1910
Josef Stopar	1914
Vlado Leskovar	
Oto Zeilhofer	
Ivan Widowitz	1930
Franc Herič	pred začetkom vojne
Stanislav Lempel	
Vlado (Stanislav) Orel	1951–1954
Alojz Turnšek	
Janez Belec	
Milan Kodrič	

**Loče**

Ludvik Müller	1892–1897
Franc Pšeničnik	1897 –1927
Jože Sternad	1950
Franc Purgaj	1951

**Slovenske Konjice**

Franc Nardin	med svetovnima vojnoma
Stanko Sajoviz	1926, 1930
Franc Tratnik	1941
Dominik Koren	med vojno in po njej
Alojz Kos	1954
Franc Pirc	1957–
Jože Klokočovnik	zadnji

**Zreče**

Klement Gomišček	1926–
Franc Purgaj	1951
Franc Podgoršek	1954
Franjo Kozelj	1958–1962

(Zapisane so samo tiste letnice, ko so bili navedeni zagotovo šefi postaj, lahko pa so bili že prej ali še pozneje.)

## Franjo Kozelj

Franjo Kozelj - Marin se je rodil 28. januarja leta 1919 v kmečki družini v Gradišču v vzhodnih Halozah. V šoli je kazal veliko nadarjenost za književnost in glasbo, zato ga je učitelj predlagal za nadaljnje šolanje – morda za učitelja ali duhovnika, toda prezgodnja očetova smrt je prekrižala vse načrte. Sestra je prevzela kmetijo in on je postal odveč. Po osnovni šoli se je na Ptiju izučil za peka. Naučil se je igrati na vse tamburaške inštrumente in violino, domačo haloško žveglo pa je znal igrati še iz pastirskih let. Ko je bil v Beogradu pri vojakih, se je začela vojna. Po kratki, a nevarni krvavi borbi so ga okupatorji ujeli in poslali v nemško ujetništvo. Dve leti in pol so ga vlačili po taboriščih križem Prusije. Ko je bil po vrnitvi mobiliziran v nemško vojsko, je maja 1944 pobegnil in se pridružil romunski osvobodilni vojski, od koder je v hudi zimi in snegu peš prišel nazaj v Beograd in Srbijo. Tu se je pridružil jugoslovanski armadi in se boril na sremski fronti. Po vojni je bil do demobilizacije leta 1947 komandir različnih postaj Ljudske milice, dokončal višjo komandno šolo in večerno gimnazijo. Decembra omenjenega leta je bil sprejet na železnico za zavirača, premikača in kretnika, januarja 1948 pa so ga poslali v prometno šolo v Podbrdo (pri Bohinjski Bistrici), kjer je opravil izpite za prometnika. Bil je šef mnogih postaj po Sloveniji (vsaj sedmih, od Hodoša, Zreč do Ljubljane), nazadnje na Rakovniku, kjer je bil leta 1983 upokojen. Medtem je neutrudni Haložan končal še srednjo ekonomsko šolo in se seveda poročil. Z ženo Vero, roj. Malahodky, vlakovno odpravnico, pevko in ljubiteljsko igralko (oče Ukrajinec, ujetnik iz prve svetovne vojne, mama Belokranjica, 11 otrok), sta imela sina Francija, ki je bil vseskozi odličnjak in pri turistični agenciji Kompas eden prvih organizatorjev izletov z vlaki. Žal je izgubil življenje v letalski nesreči leta 1981 na Korziki.

Posebej moramo poudariti, da je Franjo Kozelj kot šef železniške postaje nekaj let živel in deloval tudi v Zrečah, in sicer od leta 1958 do ukinitve železnice v letu 1962. To so bili zanj in za njegovo družino lepi časi in gospa Vera se jih spominja s solzami v očeh. Kako ganljivo so Zrečani mahali vlakcu na njegovi poslednji vožnji! Škoda, da je bil ukinjen. Še

njihov muc je užival, ko se je dnevno vozil v Konjice s Pohorci in užival ob njihovih mastnih dobrotah.

Franjo tudi tukaj ni mogel brez glasbe. Velik navdih in izliv je bil zanj ansambel Zreški kovači, ki ga je ustanovil spomladis leta 1959 in v njem združil za glasbo navdušene Zrečane. Pela sta njegova žena Vera in domačin Feliks Gorenak. Kaže, da so tukaj nastale Franjeve najlepše pesmi, ki so skoraj ponarodele, npr. Jutro na Rogli, Pohorska Micka, Zreški kovači, Trgatev, Noč ob Dravinji, Ptujске noči, Hrepnenje. Vera se je spomnila še ene: O mali železnici. Mnogo so gostovali, želi pomembne uspehe, viže pa je vrtel tudi slovenski nacionalni radio. Tudi tako so Zreče dobivale svoj ugled in svoje vedno bolj prepoznavno ime.

Sicer pa je Franjo o sebi zapisal tole: »Med svojim napornim delom nikoli nisem opustil kulturnega izpopolnjevanja /.../ Napisal sem okrog trideset pesmi in melodij, prav toliko novel, črtic in povesti ter tri romane, ki so moj življenjepis.« V svojem prvem romanu, ki ima naslov Žametne očnice in je bil tudi edini objavljen, opisuje začeto pot na železnici; v drugem, Od Beograda do Beograda, je opisal trnjevo pot ujetništva; v tretjem, Škaf brez dna, pa žalostne razmere na domu ob očetovi smrti. Narodnozabavni ansambel Toneta Kmetca je povsod razširil njegovo morda najlepšo pesem Hrepnenje (Le pridi, pridi, sinko moj, vrni se zdrav v domek svoj ...), ki jo je Franjo napisal in uglasbil v spomin svoji ljubljeni materi.

V Ljubljani je družina živila v visoki stolpnici v Štepanjskem naselju. S sinom so imeli zanimiv družinski trio. Sicer pa je nemirni Franjo tudi tukaj organiziral tamburaški ansambel in z njim zastonj nastopal na raznih prireditvah, največ po domovih ostarelih. Zelo rad je imel naravo. Bil je tudi navdušen član zelene bratovščine in si z leti nabral za celo steno zanimivih trofej, ob katerih je rad govoril mladim lovcem in šolskim otrokom o lepem odnosu do živali in narave. Znal je pripovedovati tako zanimivo, da se je še žena čudila, od kod jemlje.

Osemdesetletnemu je 4. novembra 1999 pljučna bolezen prekinila dragoceno nit življenja.

(Ta sestavek Antona Gričnika je bil objavljen v konjiških Novicah oktobra 2004 skupaj z naslednjima pesmima.)

### O mali železnici

Kje so tisti stari časi,  
ko vozili smo počasi  
z malim vlakcem se lepo –  
zdaj nam je za njim hudo.

Piskal je tam po dolini,  
pel o mali violini  
in pred viaduktom stal,  
da si sape je nabral.

Tja do Zreč in čez dobrave  
vozil gejevce ta prave;  
ko je piskal zadnjikrat,  
vse jokalo je takrat.

In tako pač nekaj mine,  
pride, tu je in izgine ...  
Tudi z nami bo tako!  
Ali komu bo hudo?

Opomba: gejevci so zaprti G-vagoni.



Strojvodja Marko Bezenšek iz Loč na zadnji vožnji leta 1962

### Zreški kovači

Ko sirena zjutraj nas zbudi,  
brž na delo vsakmu se mudi,  
smo kovači, to se nam pozna,  
pod zelenim Pohorjem doma.

Ančka, Ančka, čakaj me,  
k teb' zvečer pripeljem se,  
v kamri bova spančkala  
in o sreči sanjala!

Fantje tu veseli smo sedaj,  
vedno radi zaigramo kaj,  
vsak svoj instrument v rokah drži,  
na dekleta zreška rad preži.

Miha, Miha, čakaj le,  
ko zvečer pripelješ se,  
kamra bo zaklenjena,  
okenca zagrnjena!

Violini tu imamo dve,  
vmes kitara še obregne se  
in harmonika venomer hrešči,  
da basist za basom se vrti.

Ančka, Ančka, prosim te,  
ko zvečer pripeljem se,  
da ne boš se kujala,  
drugim pa odpirala!

Kadarkoli kdo si nas želi,  
pesem naša naj ga tolaži,  
naj skrbi pozabi svoje vsak,  
ko zasliši glasek naš mehak.

Ker v ljubezni je tako,  
da čeprav se skregamo,  
se spet nazaj pobotamo  
in je zopet vse lepo.

## Gvidon Pongratz

Gvidon Pongratz (Póngrac) (rojen v Slovenski Bistrici 4. 1. 1822, umrl v Zagrebu 31. 1. 1889) je bil četrти izmed 9 otrok posestnika in upravitelja Attemsovih veleposestev Marka Pongratza in Marije Kolleger. Po končani trgovski šoli je bil zapošlen v kolonialnih trgovinah v Gradcu. Leta 1843 je prevzel v zakup poštne vožnje med Celjem in Trstom in se preselil v Ljubljano. S prevozom pošte se je ukvarjal do leta 1851. Ko pa so začeli graditi odsek Južne državne železnice Celje-Ljubljana, je začel kot samostojni podjetnik dobavljati gramoz, železniške pragove in brzjavne drogove.

V Ljubljani se je leta 1849 poročil z Jeaneto, hčerko Josipa Martinčiča, ljubljanskega trgovca in fužinarja v Železnikih. Iz Ljubljane se je preselil v Zagreb in kot prvo večje delo prevzel ureditev savske struge med Zaprešićem in Zagrebom. Zaslovel pa je z dokončanjem 4 kilometre dolgega nasipa čez Ljubljansko barje med Brezovico in Prešerjami. Ta odsek je prejšnjim podjetnikom povzročal nepremagljive težave. Vmes je gradil tudi drugod. Leta 1855 je sezidal zapore v Lepoglavi, leta 1857 je končal gradnjo mosta čez Rečino v Reki in uravnavo struge Drave pri Varaždinu. V začetku

leta 1857 je skupaj z bratom dr. Oskarjem in dr. Friderikom v Zagrebu ustanovil velepodjetje Pongratz in bil sprejet v zagrebski trgovski gremij kot privilegirani veletrgovec. V Zagrebu je leta 1858 končal gradnjo cerkve sv. Petra, leta 1859 je končal gradnjo mosta čez Kolpo v Sisku in leta 1860 je dogradil Splošno bolnišnico Zagreb. Vmes je njegovo podjetje gradilo železniško progo Pragersko-Ptuj-Čakovec-Velika Kanjiža. Zelo dobičkonosno je bilo oskrbovanje avstrijske vojske po letu 1859, ko je izbruhnila vojna med Avstrijo in Sardinijo.

Pozneje se je preusmeril predvsem na gradnjo železniških prog. Med leti 1860–62 je zgradil železniške proge Gradec-Köflach, Gradec-Fehring, Lipeboch-Wies, Zidani Most-Dobova-Zagreb-Sisak. Med letoma 1862 in 1863 je zgradil odsek železniške proge Maribor-Dravograd-Celovec; naslednji dve leti je gradil železniško progo Zagreb-Karlovac. Med letoma 1863 in 1870 je gradil pristaniške zgradbe na Reki, leta 1867 lazaret v Trstu. Med letoma 1868 in 1870 je v družbi z Jožefom vitezom Maurerjem opravil prvo poglabljanje morskega dna v tržaškem pristanišču. Takrat je v Trstu zgradil nove pomole in pristaniška skladišča. V letih 1869–1873 je gradil zelo težaven odsek železniške proge Karlovac-Reka, obenem pa z bratom Oskarjem trasiral



Lokomotiva z oznako 71-012 je vozila po konjiški progi, Železničarski muzej v Ljubljani

železniško povezavo Dravograd–Mislinja–Vitanje–Slovenske Konjice–Rogaška Slatina–Zaprešić, ki pa zaradi borzne katastrofe leta 1873 ni bila zgrajena. Bil je tudi eden izmed treh ponudnikov, ki so se potegovali za koncesijo za gradnjo železniške proge Ljubljana–Jesenice–Trbiž, vendar mu je uspelo preuzeti le gradbena dela. V istem času je dokončal gradnjo proge Zagreb–Zakanj. Leta 1871 je skupaj z bratom Oskarjem dogradil mestni vodovod v Gradcu; v letih med 1877 in 1880 je skupaj z Giacomom (Jakobom) Ceconijem ponovno delal na poglabljanju morskega dna v tržaškem pristanišču. Po aneksiji Bosne je tam skrbel za oskrbo avstrijske vojske, vmes je zgradil (1882) savski most v Galovcu pri Sisku. Med letoma 1882 in 1886 je izvajal osuševalna in regulacijska dela v ustju Neretve, v letih 1887–1888 je poglobil morsko dno v pristanišču Split, leta 1888 pa čistil in urejal lagune okrog Ogleja. Znatne prihodke mu je prinašal zakup mitnic v raznih mestih.

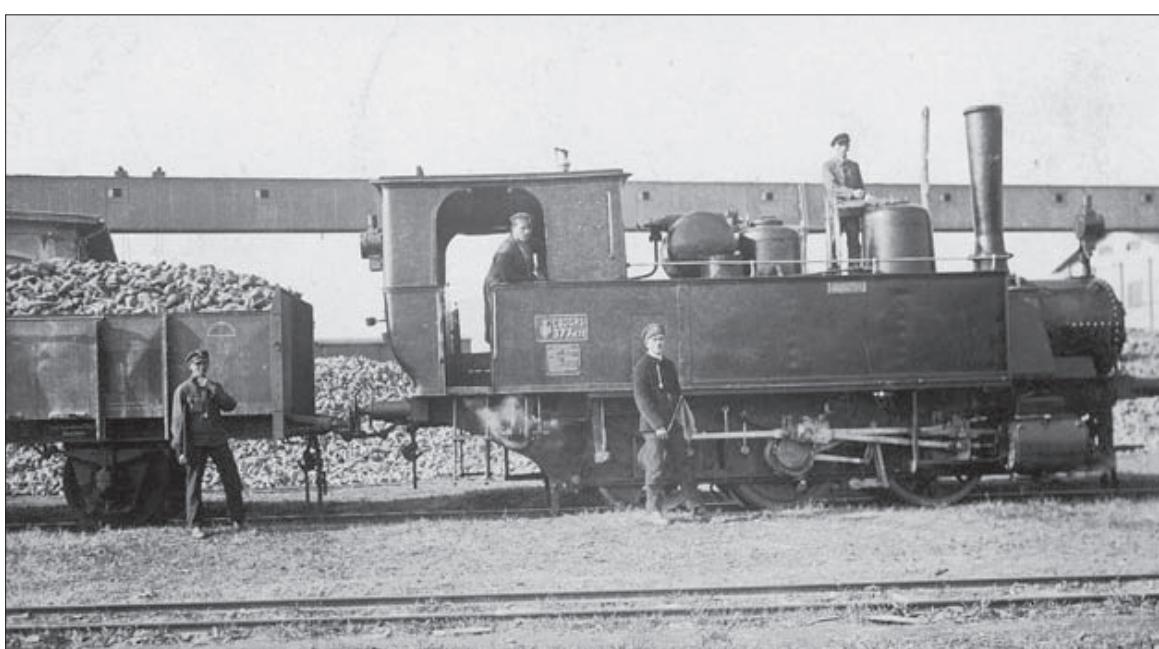
Pongratz je pomemben tudi kot ustanovitelj številnih industrijskih obratov na Hrvaškem. V Karlovcu je iz skromnega mlina oblikoval sodoben mlinarski obrat in uvedel turbine, v Zagrebu je ustanovil delniško družbo Zagrebške plinarne in bil ves čas v njenem vodstvu, prav tako je v Zagrebu osnoval

tovarno usnja, ki se je pod njegovim vodstvom razvila v eno največjih usnjarskih industrij v monarhiji. Leta 1883 je kupil premogovnik Vrdnik pod Fruško goro, ga prenovil in povečal ter do njega zgradil 16 km dolgo progo Ruma–Vrdnik.

Opazen je bil tudi v bančnih krogih, saj je leta 1868 ustanovil Hrvatsko eskomptno banko. Njena dejavnost je bila opazna tudi v Sloveniji, predvsem na Dolenjskem.

Kot gradbenik je bil zelo napreden, uvajal je mechanizacijo. Kot prvi v monarhiji je pri gradnji mostu čez Savo pri Zagrebu jekleno konstrukcijo sestavil na pomožnem odru in sestavljeni porinil na stebre. Pri gradnji proge Karlovec–Reka je uvedel fotografiranje gradbenih del. Za zasluge na gradbenem in gospodarskem področju je bil leta 1869 odlikovan z redom železne krone III. vrste, leta 1875 pa je dobil viteški stan. Na Bledu je zgradil vsakemu od svojih treh otrok lično vilo. V Zagrebu si je na temeljih nekdanjega mestnega stolpa leta 1862 sezidal ponosen dvorec, ki je leta 1926 prešel v kraljevo last.

Gvidon Pongratz ni bil ravno zaveden Slovenec ali Slovan; bil pa je eden najbolj drznih, uspešnih in s srečo obdarjenih podjetnikov, ki se je rodil v Sloveniji.



*Podobno, kot so po posameznih progah prestavljali vlake in lokomotive, so se morali tudi železničarji pogosto seliti. Fotografija iz obdobja po 1. svetovni vojni, lokomotiva z oznako države Srbov, Hrvatov in Slovencev.*

# POVZETEK

Štajerska ozkotirna železnica Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče je bila zgrajena z namenom, da bi povezala glavno progo Maribor–Ljubljana s kraji gornjega dela doline Dravinje, kjer so bila naravna bogastva (les, premog) in je bilo pričakovati razvoj industrijskih obratov.

V tistem obdobju je Avstrija v Bosni velikopotezno gradila mrežo ozkotirnih železniških prog. Hitro in s skromnimi sredstvi so prepredli Bosno in omogočili eksploatacijo naravnih bogastev. To prakso so vsiljevali potem tudi po ostalih deželah Avstrije, tudi v primeru proge Poljčane–Slovenske Konjice. Ta del proge je bil razmeroma dobro grajen. Zelo slabo je bil nekaj let pozneje izdelan odsek Slovenske Konjice–Radana vas. Ta progovni odsek je bil grajen kot industrijski tir za odvoz premoga in je predstavljal ozko grlo do ukinitve proge.

Po prvi svetovni vojni je bila proga skoraj dve desetletji brez pravega lastnika, zato je bila zanemarjena. Po drugi svetovni vojni pa je bilo za njeni modernizacijo in predelavo v normalnotirno že prepozno. Eksploatacija proge je bila slaba tudi zaradi tega, ker je bila po prvi svetovni vojni to edina ozkotirna proga v Sloveniji (tu ne upoštevamo ozkotirne Pionirske proge v Ljubljani 1948–1953). Zato je bil vozni park zanemarjen, prevoz pa povezan z velikimi stroški zaradi prekladanja pošiljk v Poljčanah. Ironija je bila, da je bila proga grajena za odvoz premoga iz okolice Slovenskih Konjic, po drugi svetovni vojni pa je bilo največ dela z dovozom premoga na to področje. Drag in počasen prevoz, prekladanje tovora v Poljčanah in hiter razvoj cestnega prometa so narekovali ukinitev in razprtje proge. K temu je pripomogla tudi evforija ukinjanja prog.



Zadnja vožnja vlaka v Zreče s konjiške postaje, 15. april 1962

# ZUSAMMENFASSUNG

Die steirische Kleinbahn Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče wurde mit der Absicht gebaut, die Hauptstrecke Maribor–Ljubljana mit den Orten des Oberteils des Dravintals zu verbinden, wo es Naturschätze wie Holz und Kohle gab. Es stand zu erwarten, dass sich in jenem Gebiet Industriewerke entwickeln würden.

Zu jener Zeit baute Österreich großzügig ein Kleinbahnenetz in Bosnien. Bosnien wurde sehr schnell und mit bescheidenen Kosten mit Kleinbahnstrecken durchsetzt. Das ermöglichte eine Naturschätzung. In gleicher Weise wurden die Kleinbahnstrecken in anderen Ländern Österreichs, wie auch die Strecke Poljčane–Slovenske Konjice gebaut. Jener Teil der Strecke wurde gut gebaut. Ein anderer Teil der Strecke Slovenske Konjice–Radana vas, wurde einige Jahre später gebaut und war in einem schlechten Zustand. Der Streckenabschnitt wurde als ein Industriegleis gebaut, dass zum Nachlauf der Kohle diente.

Nach dem ersten Weltkrieg gab es keinen richtigen Besitzer der Strecke für zwei Jahrzehnte. Deswegen war die Strecke vernachlässigt. Nach dem zweiten Weltkrieg war es für eine Modernisierung oder sogar einen Umbau der Strecke zu spät. Da jene Kleinbahnstrecke die Einzige war, (hier wird die Strecke „Pionirska proga“ in Ljubljana 1948–1953 nicht berücksichtigt) war ihre Ausnutzung ungenügend. Folglich war der Fuhrpark vernachlässigt, und der Transport war infolge Umladens der Kohle in Poljčane sehr teuer. Ironie lag darin, dass die Strecke gebaut wurde um die Kohle aus der Gegend von Slovenske Konjice abzutransportieren; jedoch musste die Kohle nach dem zweiten Weltkrieg auf jenes Gebiet antransportiert werden. Der teure und langsame Transport, das Umladen der Fracht in Poljčane, die schnelle Entwicklung des Straßenverkehrs verursachten die Stilllegung und den Abbau der Strecke. Dazu half auch eine Überzeugung, dass die Kleinbahnstrecken stillgelegt werden mussten



Die letzte Fahrt nach Zreče, 15. April 1962



# ABSTRACT

The Styria narrow-gauge railway Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče was built with the purpose to connect the main line Maribor–Ljubljana with places in the upper Dravinja valley. There were natural resources there (wood, coal), thus industrial plants were expected to develop.

In that period the Austrians were building a net of narrow-gauge railways in Bosnia. With limited means Bosnia was quickly crisscrossed by a net of railways, which enabled the exploitation of natural resources. In the same way Austrians built lots of lines in other countries including the railway line Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče. That line was quite well built compared to the section Slovenske Konjice–Radana vas, which was built a few years later and was in a very bad condition. It was built as an industrial railway track, which was used to cart off the coal.

After the First World War there were no actual owners of the railway line for two decades. For

that reason it was neglected. After the Second World War it was too late to modernize the track or rebuild it into a regular line.

Since that line was the only narrow-gauge railway in Slovenia, it was insufficiently exploited. The narrow-gauge railway in Ljubljana (1948–1953), called *Pionirska proga* is not taken into consideration here.

For that reason the rolling stock was neglected and the transport was very expensive because coal used to be reloaded in Poljčane. The railway track was built for the purpose of transporting coal from Slovenske Konjice. Ironically, after the Second World War a lot of coal had to be transported to the same place. Expensive and slow transport, reloading of cargo in Poljčane and rapid development of road traffic caused abolishment of the railway track, which was removed shortly after. At that time it was believed that the tracks were not needed.



*The last train to Zreče, 15 April 1962*



# Osnovni pojmi

**Drezina** je manjše vozilo na motorni ali ročni pogon, ki vozi po tirnicah.

**Kretnica** je naprava, ki omogoča prehajanje železniških vozil z enega na drugi tir.

**Lokomotiva** je vozilo za vleko vagonov.

**Oplenjaki** so vozički, prirejeni za vožnjo po ozkotirni proggi, na katere naložijo normalnotirni vagon in se s tem izognejo prekladanju tovora.

**Prag** je podolgovat, štirikoten nosilni element in služi za pritrjevanje tirnic.

Pragi skupaj s pritrdilnim materialom zagotavljajo tirno širino in prevzemajo sile iz pritrdilnega materiala. Ustrezna razporeditev v vzdolžni osi tira tudi omogoča enakomeren raznos sile. Običajno so iz lesa, prednapetega betona ali jekla. Oblike in dimenziije pragov so standardizirane.

**Rampa** (fr. rampe) je dohod k zvišanemu skladišču, tudi zvišano nekrito skladišče.

**Tirnica** je osnovni in karakteristični element zgornjega ustroja; je standarden jekleni nosilec konstantnega prereza. Osnovna naloga tirnice je prevzem vertikalnih in horizontalnih sil, ki nastanejo v stiku med kolesom in tirnico pri vožnji.

Prva domača železarna, ki je začela izdelovati železniške tirnice v obsežni Avstriji, je bila železarna na Prevaljah na Koroškem. Prve tirnice so izdelali leta 1838. Valjali so jih iz pudlanega jekla. Od leta 1840 je železarna na Prevaljah proizvodnjo preusmerila predvsem na oskrbo železnic (tirnice, kolesni obroči, osi za vagone in lokomotive) ter zaradi visoke kakovosti izdelkov dosegla svetovni sloves. Ker si je Družba južne železnice leta 1861 v

Andritzu pri Gradcu zgradila lastno valjarno tirnic, so naročila na Prevaljah pričela usihatiti. V desetletju od leta 1882 do 1892 se je proizvodnja tirnic zmanjšala za 97 odstotkov. Agonijo železarne so končali z njeno ukinitvijo leta 1896.

**Spodnji ustroj** sestavljajo zemeljski in umetni objekti. Zemeljski objekti so nasipi, useki, zaseki; umetni objekti pa so premostitveni objekti (mostovi, viadukti, prepusti, nadvozi, podvozi), podporni in oporni (obložni) zidovi, jarki, objekti za zaščito proge (snegobrani, vetrobrani, drenaže, rastlinska odeja ipd.), objekti za zaščito pred hrupom itd. Osnovni nalogi spodnjega ustroja sta prenos vseh sil iz zgornjega ustroja na teren in premagovanje vseh ovir, ki se pojavijo pri gradnji.

V širšem smislu prištevamo k spodnjemu ustroju še nakladalne klančine, perone, tirne tehtnice, naprave za preskrbo z vodo in gorivom ter opremo proge.

**Vagon** je vozilo za prevažanje potnikov in tovora po tirnicah.

Po namenu uporabe delimo vagone v dve osnovni skupini: potniške in tovorne.

**Potniški vagoni** so namenjeni prevozu potnikov, prtljage, poštnih pošiljk in osebnih avtomobilov, ki so last potnikov.

**Tovorni vagoni** so navadni odkriti in pokriti vagoni, posebni odkriti in pokriti vagoni, vagoni s posodami ter specialni vagoni.

Osnovni sklopi vagonov so: tekalni sestav, podstavek z okvirjem in grod. Tekalni sestav omogoča varno in ekonomično vožnjo v vseh letnih časih in klimatskih pogojih. Podstavek z okvirjem je glavni vezni element med grodom in tekalom. Njegova konstrukcija mora biti močna in mora imeti primereno vzmetenje. Grod vagona ima pri potniških va-

gonih nalogu, da varuje potnike, prtljago in pošiljke pred vremenskimi vplivi, zagotovi primerno udobje in higienske razmere prevoza. Vsi vagoni morajo biti opremljeni z odbojno in vlečno napravo ter zavoro.

**Vicinalna železnica** (iz lat. *vicinus* – blizu) je krajša lokalna železnica.

**Vlak** je po predpisih sestavljena in speta skupina železniških potniških ali tovornih vagonov z enim ali več vlečnimi vozili, motornik ali motorna garnitura, vlečno vozilo, ki vozi samo, ali motorno vozilo za posebne namene.

**Zgornji ustroj** je skupno ime za sklop elementov, ki tvorijo vozno pot in omogočajo premikanje tirnih vozil. V ožjem smislu je ta vozna pot sestavljena iz tirne rešetke (tirnica, pragi, pritrdilni material), ki je položena v gramozno gredo. K zgornjemu ustroju pa prištevamo še kretnice in tira križišča ter raztirnike.

Osnovne naloge zgornjega ustroja so vodenje vozil s kar se da majhnim uporom, kar je tudi osnovna prednost tira, prenos vseh sil, ki nastanejo pri vožnji tirnih vozil, na spodnji ustroj, zagotavljanje smeri in višine tira ter odvajanje meteornih vod.

**Železniška vozila** se delijo na **vlečna** in **vlečena**. Vlečna vozila so vozila z lastnim pogonom. V prvi vrsti omogočajo lastno gibanje in vleko vlakov. Vlečena vozila so vozila brez lastnega pogona, to so vagoni in vlečna vozila brez delovanja lastnega pogona.

**Železniške proge** so umetno zgrajene poti, sestavljene iz spodnjega in zgornjega ustroja, objektov in naprav ob proggi, zemljišča in železniških zgradb. Po progah vozijo železniška vozila (vlaki). Proga predstavlja en ali več tirov, ki v nepretrganem spoju spajajo sosednja prometna mesta.

Glede na razdaljo med glavama tirnic (širino tira) se železniške proge delijo na širokotirne, normalnotirne in ozkotirne proge. Na konferenci v Bernu so leta 1887 podpisali tehniški dogovor med srednjeevropskimi železniškimi upravami, po katerem so proge s širino tira 1435 mm normalnotirne proge. Kar je pod to širino, so ozkotirne, nad to mero pa širokotirne.

**Železniški promet** poteka po vnaprej določenem vozнем redu, ki je osnovni načrt vseh vej dejavnosti na železnici in predstavlja osnovo za eksplatacijo železnic. Vozni red ali načrt prevoza določa sestavo vlaka, odhod z začetne postaje, hitrost vožnje, zadrževanje na medpotnih postajah in postajališčih, sestajanje z drugimi vlaki, prihod na končno postajo, težo vlaka in vse druge podatke. Vozni red je lahko podan tabelarično ali grafično. Za potniški promet je izdelan uradni vozni red, ki se javno objavi. Vozni redi se letno spreminja in mednarodno usklajujejo.

# Viri in literatura

- Arhiv Slovenije; fond 188, C. Kr. ministrstvo za železnice, škatle 2, 12, 13, 30, 33, 44 in 45.
- Arhiv Slovenskih železnic Ljubljana; fond ukinjene proge
- Arhiv Muzeja Južne železnice Šentjur
- Arhiv avtorja
- Vladimir Bračič: Dravinske gorice s podpohorskimi, Maribor 1985
- Tadej Brate: Slovenjebistiško v okviru in razvoju železnic na Štajerskem; Zbornik občine Slovenska Bistrica, II. del, Ljubljana 1990
- I. Češmiga: Rudarstvo LR Slovenije, Ljubljana 1959
- Direkcija državnih železnic Ljubljana: Navodila za uporabo in prevoz oplenjakov na progi Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče, Ljubljana 1924
- Anton Gričnik: Noč ima svojo moč, Ljubljana 1994
- Marjan Hočvar: Ekonomski upravičenost predelave ozkotirne proge Poljčane–Zreče v normalnotirno in povezava s progo Celje–Dravograd; diplomska naloga, Ljubljana 1956
- Alfred Hom: Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Wien, Wien 1986
- Jože Jenko: Ozkotirna železnica Poljčane–Zreče je doslužila; Nova proga 1962, št. 13–15
- Konjiško (1146–1996) ali 850 let praznijanje; uredila Ivan Pajk in Anton Ožinger, Slovenske Konjice 1996
- Konjiško 860 let 1146–2006; Zbornik ob 860 letnici Slovenskih Konjic, Slovenske Konjice 2006
- Krajevni leksikon Slovenije, Ljubljana 1976
- Duša Krnel-Umek in Zmago Šmitek: Kruh in politika; Etnologija Vitanja, Ljubljana 1987
- Emil Lajh: Občina Zreče v času in prostoru, Zreče 2002
- Milko Mikola: Stara industrijska podjetja na Celjskem, Celje 1996
- Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem, Ljubljana 1968
- Ivan Mohorič: Problemi in dosežki rudarjenja na Slovenskem; 1. in 2. knjiga, Maribor 1978
- H. Moser: Die Landesbahn Pölschach-Gonobitz, Eisenbahn št. 2/93
- Karel Rustja: Ozkotirne proge; Enciklopedija Slovenije, 8. zvezek, Ljubljana 1994
- Franc Sevšek: Rudarstvo, fužinarstvo in steklarstvo; Zbornik Konjice z okolico, Slovenske Konjice 1996
- Skupnost železniških podjetij Ljubljana: Predlog za ukinitev nerentabilnih prog na območju združenega železniškega transportnega podjetja Ljubljana, Ljubljana 1965 (Knjižnica Prometnega instituta)
- Službeni list Obratnega ravnateljstva Južne železnice v Ljubljani, letnik III., leto 1921
- Službeni list Direkcije državnih železnic Ljubljana
- J. Šorn: Premogovniki in njihovi rudarji v obdobju 1848–1918, PZDG 8/9, 1968/69
- Vinko Zdovc: Konjiška kronika, Slovenske Konjice 1993
- Vinko Zdovc: Iz kronike župnije Sv. Duha v Ločah; Loče iz roda v rod; Zbornik prispevkov za zgodovino, Loče 1999
- Vinko Zdovc: Tovarna usnja v Konjicah; Zbornik Konjice z okolico, II. knjiga, Slovenske Konjice 2000
- Marjan Žnidarič: Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja na slovenskem Štajerskem, Ljubljana 1990

# Seznam arhivskega gradiva

## Časopisi:

Straža, 26. januarja 1921, št. 10  
Slovenec, 20. december 1892  
Slovenski gospodar, 2. februar 1893  
Marburgerzeitung  
Celjski tednik  
Novice (konjiške)

- Zemljevid (specialka) iz leta 1937 z vrisano železniško progo Poljčane–Zreče, 42 x 62 cm
- Tehnički podaci za prugu Poljčane–Zreče, 1957, zloženka A5, 9 strani
- Vzdolžni profil proge Poljčane–Zreče, 18,5 x 56 cm
- Vodna postaja Slovenske Konjice, 1936, 21 x 40 cm, 2 kosa
- Tloris kurilniške lope Slovenske Konjice (med letoma 1920–1930), 21 x 33 cm
- Zapisniki o opravljenem pregledu in poskusni obremenitvi mostov na km 7,557, 10,207 in 19,713 leta 1952, 14 strani
- Načrt železobetonskega mosta za industrijski tir čez Dravinjo v Konjicah, 1926, 34 x 55 cm
- Fotokopija članka Prometne težave v konjiški dolini iz Slovenca, 6. 4. 1926
- Popis objektov (visoke stavbe) ob progi Poljčane–Zreče pred drugo svetovno vojno, 1 stran
- Podatki za progo Poljčane–Zreče, 1929, 1 stran
- Troškovniki za tlakovanje cestišča na prehodu na km 4,384, 6,8 in 14,968 ter skice, 1931, 6 strani
- Objava št. 20/1940 o spremembji voznegra reda, 1 stran
- Odgovor Skupnosti železniških podjetij
- Ljubljana Alojzu Svetetu o avtobusnem prometu Poljčane–Zreče z 22. 2. 1965, 2 strani
- Objava št. 5/1946 o prevozu oplenjakov na progi Poljčane–Zreče, 1 stran
- Evidenčna lista za križanje z dalnovodom na km 6,504 – 10 strani (slovensko in nemško) in risba in km 14,370, 7 strani in risba

## Fotografije so prispevali:

Jože Baraga  
Mihael Jurak  
Jože Kruder  
Muzej novejše zgodovine Celje  
Andrej Knez  
Blaž Prapótnik

## Informatorji:

Jože Kokot,  
Vinogradna 13, Slovenske Konjice

Jože Baraga,  
Vešenik 19, Slovenske Konjice

Anton Rošer, Stranice

- Situacija postaje Loče (pred drugo svetovno vojno), 33 x 41 cm
- Naprava kurilnice in vodne postaje Slovenske Konjice, 1921, risba, 35 x 93 cm
- Naprava kurilnice in vodne postaje Slovenske Konjice, 1921, risba, 43 x 68 cm
- Podolžni prerez proge Poljčane–Konjice (pred drugo svetovno vojno), zloženka, 9 strani
- Vzdolžni profil industrijskega tira Slovenske Konjice–Radana vas (nemščina), 1902, zloženka, 13 strani
- Vzdolžni profil za progo Slovenske Konjice–Zreče (pred drugo svetovno vojno), zloženka, 15 strani
- Tloris stanovanjskega objekta na postaji Slovenske Konjice, 1911, (nemščina), 21 x 34 cm
- Situacija industrijskega tira v Slovenskih Konjicah, 1946, risba A3
- Situacija postajališča Radana vas, risba A4
- Situacije postajališč Spodnje Laže, Zbelovo in Draža vas, 21 x 34 cm, 3 kosi
- Tloris postajnega poslopja Slovenske Konjice (nemščina), 1911, 21 x 34 cm
- Situacija postaje Slovenske Konjice (nemščina), 1915, 34 x 62 cm
- Tloris postajnega poslopja Loče (nemščina), 1911, 21 x 34 cm
- Lopa firme Lavrič v Slovenskih Konjicah (nemščina), 1918, 34 x 104 cm
- Situacija postaje Slovenske Konjice (pred drugo svetovno vojno), 34 x 41 cm, 2 kosa
- Situacija postaje Loče (pred drugo svetovno vojno), 30 x 40 cm, 2 kosa
- Stransko poslopje na postaji Zreče (nemščina), 1910, 34 x 42 cm
- Načrt postajnega poslopja Zreče (nemščina), 1918, 34 x 105 cm
- Situacija postaje Zreče (nemščina), 1918, 34 x 84 cm
- Situacija postaje Zreče (pred drugo svetovno vojno), 33 x 55 cm
- Tirne naprave na postaji Zreče (pred drugo svetovno vojno), 34 x 62 cm
- Situacija viadukta Zbelovo (ob gradnji proge, nemščina), 34 x 44 cm
- Industrijski tir v Tovarni usnja v Slovenskih Konjicah, 1946, 58 x 72 cm
- Prošnja za ogled trase za industrijski tir v Slovenskih Konjicah, 1946, A4
- Situacija postaje Slovenske Konjice in izogibališča Gabrovlje (nemščina), 34 x 60 cm
- Postaja Slovenske Konjice – dolžine tirov, 1929, 21 x 34 cm
- Situacija postaje Slovenske Konjice, 1930, A4
- Situacija postaje Slovenske Konjice, 34 x 60 cm
- Dodatek k pogodbi o obratovanju proge Poljčane–Zreče (nemščina), 1944, 22 strani in 2 risbi
- Svetlobni in nakladalni profil za ozkotirno progo, 1928, 21 x 34 cm
- Shemi vodne postaje Loče in Slovenske Konjice (pred drugo svetovno vojno), A4, 2 lista
- Podatki o vodni postaji Slovenske Konjice in Loče (pred drugo svetovno vojno), 30 strani
- Situacija tirov ozkotirne proge na postaji Poljčane, 1932 in 1945, 2 lista
- Situacija postaje Poljčane s pregledom površin po lastništvu (pred prvo svetovno vojno, nemščina), 34 x 84 cm
- Seznam objektov, ki so segali v svetli profil proge, 1931, 9 strani
- Pogodba v zvezi z uporabo zemljišča Južne železnice iz leta 1897, 9 strani
- Pogodba o delu na postaji Poljčane iz leta 1893, 6 strani

The Styria narrow-gauge railway Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče was built with the purpose to connect the main line Maribor–Ljubljana with places in the upper Dravinja valley. There were natural resources there (wood, coal), thus industrial plants were expected to develop.

Štajerska ozkotirna železnica Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče je bila zgrajena z namenom, da bi povezala glavno progo Maribor–Ljubljana s kraji gornjega dela doline Dravinje, kjer so bila naravna bogastva (les, premog) in je bilo pričakovati razvoj industrijskih obratov.

Die steirische Kleinbahn Poljčane–Slovenske Konjice–Zreče wurde mit der Absicht gebaut, die Hauptstrecke Maribor–Ljubljana mit den Orten des Oberteils des Dravinjatals zu verbinden, wo es Naturschätze wie Holz und Kohle gab. Es stand zu erwarten, dass sich in jenem Gebiet Industriewerke entwickeln würden.



9 789616 244343