

## Gradivo o gradnji železnic na območju okraja Laško 1848-1866

BOJAN HIMMELREICH

Fonda Okrajne gospoščine Laško in Okrajnega urada Laško, ki ju hrani Zgodovinski arhiv v Celju, vsebujeta vrsto dokumentov, ki pričajo o okoliščinah gradnje posameznih odsekov Južne in "hrvaške" železnice na območju teh upravnih teritorijev. Članek navaja le zanimivejše, njihova razporeditev pa je kronološka. Ob koncu so omenjeni dokumenti, zvezani z gradnjo rudniške železnice med rudnikom Brezno in Rimskimi Toplicami. Prva številka v oklepaju za opisom vsebine dokumenta označuje signaturo arhivske cnote, druga pa njegovo stran.

Gradivo Okrajne gospoščine (OG) Laško govori večinoma o gradnji železnice med Celjem in Zidanim mostom. Vsi omenjeni dokumenti se nanašajo na l. 1848.

Med delavci na železniški progi na odseku med Celjem in Laškim je v l. 1848 izbruhnil tifus. Iz dopisa OG Laško z dne 17. marca 1848 izvemo, da so po ukazu Okrožnega urada v Celju in ustnem navodilu gradbenega podjetnika, ki je gradil ta odsek proge (Johanna Picca), že obstoječo barako v Laškem, dolgo 6,5, podaljšali na 17,5 sežnjev (seženj = 1,896 m). Vanjo so ob lepem vremenu iz ostalih dveh špitalov nameravali preseliti bolnike. Dotedaj so zanje priskrbeli 24 slamnjač in blazin, 28 odej, 72 rjuh in 60 srnje. Z boljšo oskrbo bolnikov naj bi začeli 19. marca v prisotnosti gradbenega podjetnika Picca. Po mnenju OG bi s prestavitvijo in izboljšano oskrbo lahko pričakovali ugodnejše rezultate zdravljenja, zlasti pri bolnikih, ki so veljali za brezupne primere.

Iz priloženega poročila okrajnega zdravnika ("okrajnega kirurga") je razvidno, da se je v tednu od 11. do 17. marca v špitalih v Laškem zdravilo 80 bolnikov (140/342-345):

| Bolezen | Ostalih<br>od prej | Prirastek | Od tega |        | Še      |
|---------|--------------------|-----------|---------|--------|---------|
|         |                    |           | odpušč. | umrlih | ostalih |
| Zlom    | 3                  |           |         |        | 3       |
| Sifilis | 1                  |           |         |        | 1       |
| Tifus   | 47                 | 26        | 11      | 1      | 61      |
| Ostalo  | 3                  |           |         |        | 3       |
| Skupaj  | 54                 | 26        | 11      | 1      | 68      |

Okrožni urad Celje 21. septembra obvešča OG Laško o poročilu špitalskega zdravnika Schmidarschitscha, da v špitalu železnice v Laškem ni več nobenega obolelega za tifusom (203/2).

Minister za javna dela je 12. junija 1848 odločil, da bo nadaljevanje vseh gradenj na progi Celje - Zidani most v območju crara prepustil posebni oskrbniški komisiji (Verwaltungs Com-

mission). Okrožni urad Celje 16. julija pri poročilu o tem OG Laško hkrati naroča, naj z vsako oskrbniško komisijo sodeluje in jo podpira pri njenem delu. Vse stvari, povezane z gradnjo omenjene proge, tudi vsa povračila za zemljišča, ki bi jih še izplačalo gradbeno podjetje, pridejo na komisijo. Sestavljajo jo inženir Roth kot predsednik, predstavnik Generalne direkcije Državnih železnic Frane Hoffmann in pooblaščenec podjetja Picco, ki je delalo na omenjeni progi, Beßlini (295/810).

Dopis Okrožnega urada Celje OG Laško (14. junij 1848) omenja vodstvo gradnje državne železnice v Klečah pri Ljubljani v zvezi s 13. in 14. oktobra 1847 opravljeno komisijsko obravnavo glede zaščite železnice (mišljena je verjetno zaščita objektov ob progi) v tamkajšnjem okraju do Rimskih Toplic. V pogledu omenjenih zaščitnih gradenj pri posameznih posestnikih je Generalna direkcija državnih železnic ukazala, naj s tem zvezane odškodnine ugotovi Komisija za odkup zemljišč (325/914).

Nekateri dokumenti pričajo o udeležbi ob črti proge živečih ljudi pri postopkih, povezanih z gradnjo:

OG Laško poroča gospostvu Novo Celje, da bo komisijska obravnava ob prevzemu v tem okraju težče ceste v stroške železniškega crarja 15. junija 1848. Ogled ceste, ki vodi skozi Skalarje, Pišarje in Marija Gradec, bodo pričeli v Tremarjah. Prevzem te ceste v stroške "železniškega fonda" so zahtevali prebivalci občin okraja Laško že v januarju 1847. Takrat so s pooblastilom, ki ga je podpisalo preko 40 posameznikov, naložili dvema predstavnikoma, da smeta pri napovedani komisijski obravnavi zastopati le takšno stališče (317/869-873).

Generalna direkcija državne železnice je 29. aprila 1848 zahtevala predložitev načrtov in približnih računov o stavbah, ki ležijo v pasu požarne nevarnosti ob železniški progi od Celja do Ljubljane. Te bi bilo potrebno prestaviti ali preurediti v smislu predpisov o požarni varnosti. Zato je c. kr. inženir (podpis nečitljiv) iz Zidanega mosta 8. junija poprosil OG Laško, naj določi dan med 13. in 17. junijem, ko bi se ob izlivu Breznice (v občini Sv. Jurij) zbrali lastniki prizadetih objektov. Skupaj z inženirjem bi obšli vso progo v okraju, si ogledali objekte in napravili zapisnik (316/867).

Okrožni urad Celje v dopisu OG Laško 13. julija 1848 slednjo seznanja, da so se mnogi kmetje iz občine Sv. Jurij pritožili komisiji za odkup zemljišč v Gradcu glede škode na njihovih

zemljiščih in stavbah. Povzročilo naj bi jo pri gradnji železnice zaposleno podjetje Battazoni. Dotedanje pritožbe posestnikov so bile neuslišane, zato so prosili komisijo, naj oceni škodo in določi višino potrebne odškodnine. To ji je naložila tudi Generalna direkcija in predlagala, naj pri izdelavi odškodninskega izsledka sodelujeta gradbeno vodstvo in gradbeno podjetje. V dopisu je omenjena želja lastnikov prizadetih zemljišč, naj pri komisijskem poslovanju sodeluje tudi predstavnik okraja Prebold (298/813).

Zemljiški posestniki v občinah Tremarje, Sv. Krištof, Lakomšek in trgu Laško, ki niso zadovoljni z odškodninskimi ponudbami za gradnjo železnice uporabljenih zemljišč, lahko zahtevajo naknadno poravnavo. Komisija za odkup zemljišč v Gradcu 30. oktobra 1848 obvešča OG Laško, da bodo komisijske obravnave v ta namen 8. in 9. novembra (247/640).

Precejšnje število dokumentov prinaša podatke o delavcih, ki so gradili progo. Gre za poročila o nesrečah in kriminalu, poizvedbe ali určanje dokumentov. Veliko je dopisov, ki jih je OG Laško naslavljal na urade v krajih, kamor so bili pristojni delavci. Tem so iztekla potna dovoljenja in OG je zaprosila, če jim ga sme podaljšati. Iz njih je razvidno, da je veliko delavcev prihajalo iz severne Italije in Češke. Delo na progi je, po številu poizvedb sodeč, mnoge pritegnilo, da so zapustili svoje dotedanje življenje (in obveznosti) in se skušali izgubiti v množici delavcev. S poizvedovanjem za njimi, kot tudi za vojaškimi obvezniki in pobeglimi tatovi se je ukvarjalo OG. Oglejmo si nekaj primerov navedenega.

Magistrat Celje 14. februarja 1848 obvešča OG Laško, da je pri delu na tamkajšnjem drugem železniškem mostu v Savinjo padel in utonil tesar Martin Reiter. Trupla še niso našli, zato prosijo OG Laško, naj jih obvesti, če bodo imeli o tem kakšne podatke. OG Laško je 10. marca odgovorila, da so truplo našli v Skalarju in da so ga sodelaveci odpeljali v Celje, kjer so ga tudi pokopali (43/104-105).

Zapisnik OG Laško z dne 16. septembra 1848 priča o delaveu, ki je tri leta delal pri gradnji železniške proge v laškem okraju, si poškodoval levo roko in postal nezmožen za delo. Zato prosi OG Laško, naj mu dovoli imeti točilnico žganja za delavce na železniški progi v okraju. Zapisniku sta priloženi potrdili laškega urada gradbenega podjetja Pieco o trajanju zaposlitve omenjenega delavea in železniškega špitala o štirimesečnem zdravljenju (192/491-494).

Iz poročila neznanega odpošiljatelja in datuma (dokument je nepopoln) OG v Laškem izvemo, da je v noči s 26. na 27. oktober izginil delavec, ki je delal v predoru pri Belem slapu (med Hrastnikom in Trbovljami). Naslednji dan so njegovo izropano truplo našli v gozdu nad predorom. Ob času nastanka dopisa so že prijeli osumljenega. Dokument navaja že predhodno

dano navodilo, naj sodelavce umorjenega povprašajo, če so jim znane kakršnekoli okoliščine roparskega napada (40/1).

OG Laško z dopisom z dne 22. julija 1848 poroča, da so jo naprosili, naj več pri gradnji železnice zaposlenih delavcev (navedenih je osem imen) z namenom rekrutacije najkasneje do 4. avgusta napoti domov. Zato naproša oskrbniško komisijo, da tem delavcem naroči, naj se takoj oglasio pri OG (297/812).

\*\*\*\*\*

Fond Okrajnega urada (OU) Laško vsebuje dokumente, ki pričajo o gradnji "hrvaške" železnice, t.j. proge od Zidanega mosta do hrvaške meje in naprej. Nastali so v času od 1852 do 1866 in se nanašajo na njen odsek od Zidanega mosta do Sevnice.

Dopis Okrožnega urada Maribor z dne 15. novembra 1852, naslovljen na Okrajno glavarstvo v Celju, obvešča prejemnika, da je cesarski odlok potrdil načrt gradnje železniške proge od Zidanega mosta preko Orehovega in Brestanice do hrvaške meje. Razlog, da je dopis končal svojo pot v arhivu OU Laško, v katerega teritorialno pristojnost je sicer sodila linija proge, je v njem omenjena odredba namestništva, naj podvig podpirajo (4/15).

Centralna direkcija za gradnjo železnic na Dunaju je 13. novembra 1852 vodstvo in nadzor nad gradnjo železniške proge od Zidanega mosta do hrvaške meje prepustila Gradbenemu vodstvu v Zagrebu, ki je podrejeno inženirju Bolzanu. Dopis Okrožnega urada Maribor, ki to sporoča Okrajnemu glavarstvu Celje, se kot zgomj končuje s pozivom upravnim oblastem, naj gradnjo vsestransko podpirajo (4/16).

Dopis Okrožnega urada v Mariboru sporoča 4. decembra 1852 Okrajnemu glavarstvu Celje, da je Namestništvo na poziv Centralne direkcije za gradnjo železnic naročilo svoji podrejeni komisiji za odkup zemljišč, naj začne s potrebnimi odkupi za gradnjo železnice. Svoje delo naj opravi na takšen način in v sodelovanju z uradi kot pri gradnji železnice preko Štajerske (4/17).

Okrožni urad Maribor vabi v pismu z dne 23. februarja 1853 Okrajno glavarstvo Celje k sodelovanju pri komisijskem obhodu odseka železniške proge med Zidanim mostom in Brestanico. Na poziv Gradbenega vodstva v Sevnici ga bodo opravili, da bi ugotovili, kakšni so javni in privatni interesi, zvezani z gradnjo (4/19).

Gradbeno vodstvo v Sevnici se je 22. marca 1853 Okrajnemu glavarstvu v Celju pritožilo, da posamezni lastniki zemljišč, ležečih na trasi predvidene železniške proge, predstavljajo ali ruvajo trasirne količke. Okrajno glavarstvo dva dneva kasneje poroča, da je naročilo, naj vsi posestniki količke vmejo na prvotna mesta (4/20).

O težavah, ki so jih graditelji železnice imeli s prebivalci, nam govori tudi pismo gradbenega vodstva hrvaških državnih železnic Okrajnemu glavarstvu v Celju 17. junija 1853, ki povzema poročilo inženirja Doležala, zadolženega za trasiranje proge od Židanega mosta do Orehovega. Ta je navedel, da posamezni lastniki zemljišč načrtujejo ali so že začeli z novogradnjami blizu ali celo na črti predvidene železniške proge. Ker bodo kmalu začeli z gradnjo proge in da bi se izognili vsakršnemu nepotrebni odkupu, dopis naproša Okrajno glavarstvo, naj odpravi te novogradnje. Hkrati naj poduči podrejene občine, da je v skladu z višjimi navodili prepovedano začeti z novogradnjami v pasu 30 sežnjev levo in desno od proge (2/9-10).

Gradbeno vodstvo v Sevnici je Okrajnemu glavarstvu v Celju 25. aprila 1853 poslalo 182 goldinarjev in 59 krajejarjev, ki naj jih le-to kot odškodnino razdeli med 53 posestnikov v občinah Sv. Peter, Loka, Račica, Sv. Jurij in Breg. Večinoma je šlo za zneske pod enim ali nekaj goldinarjev, le nekaj je bilo večjih. Najvišji je znašal dobrih 31 goldinarjev. Na listu je bilo 10. maja 1853 pripisano, da je podpisani omenjene zneske izplačal (5/27-28).

Gradbeno vodstvo v Sevnici 28. avgusta 1853 prosi Okrajno glavarstvo Celje, naj razpiše komisijski ogled načrtovane linije železniške proge na odseku od Židanega mosta, ker je ta, po predhodno opravljenih terenskih raziskavah, že trasirana. Okrajno glavarstvo naj zagotovi udeležbo svojega predstavnika, povabi pa naj tudi predstavnike občin, po katerih ozemlju teče trasa in posameznike, ki jih bo gradnja železnice kakorkoli prizadela. Namen komisijskega obhoda je določitev krajev glede na javne in privatne interese potrebnih prepustov, prehodov in zaščitnih gradenj. Predstojnik Gradbenega vodstva Bolzano predlaga 12. september (6/32).

Iz dopisa Okrajnega glavarstva Celje 6. septembra izvemo, da je predstojništvo občine Loka zaprosilo za predstavitev komisijske obravnave, ker imajo ta dan v kraju letni sejem in se je zato zainteresirane stranke ne bi mogle udeležiti. Gradbeno vodstvo nato določi nov datum, 15. september (6/36-37).

Zapisnik komisijskega ogleda, ki so ga opravili tega dne (sodelovali so okrajni glavar in predstavniki državnih uradov, pristojnih za nadzor gradenj, ni pa bilo predstavnikov občin in posameznikov) navaja, da je Centralna direkcija zadolžila gradbeno vodstvo hrvaških železnic, naj začne z delom na odseku proge od Židanega mosta do gostilne pri Soretu (po domače). Pred tem naj napravi komisijski ogled, ki naj oceni, ali je v interesu erarja prestaviti že projektirano traso železnice na omenjenem odseku bolj v pomočje in se s tem izogniti pošni cesti ali ohraniti prvotno smer trase. Naloga komisije je tudi ugotoviti, kolikšen je promet na pošni cesti in predlagati ukrepe, da ne bo ob gradnji železnice

moten ali prekinjen. Glede zadnjega je predstavnik obratne direkcije izjavil, da morajo pri zaprtju rečnega pristana in ceste upoštevati prehodnost ceste zaradi prometa potnikov rednih vlakov, prehodnost povezave pristana in skladišča blaga ter možnost rednega dela na pristanu in nevarnost ob razstreljevanju skal za tamkaj privezane ladje. Predmet zapisnika je skrb za zagotovitev nemotene prometa po vodi in kopnem v času gradnje železnice. Ugotavlja naslednje vrste in smeri prometa:

- tovorni promet (blago prispe v Židani most po vodi in ga tam iztovorijo za nadaljno odpravo)
- tovorni promet (blago, ki prispe v ali je odpremljeno iz Židanega mosta z vozovi)
- osebni promet (potniki, ki stopajo na vlak v Židanem mostu)
- osebni in tovorni promet (ki v nadaljevanju ne potrebuje vlaka)

Zapisnik natančno opredeljuje pogoje ob vsaki točki. Cesta npr. mora zaradi prihoda treh vlakov dnevno biti prehodna vsaj pol ure prej in potem. V izogib zastoju tovornega prometa na postaji je nujno zagotoviti nov prostor za pristan območju izven nevarnosti ob razstreljevanju. Predlagano je podaljšanje obstoječega pristana ob vodnem toku za 60 sežnjev s pilotiranim obrežjem, ki bi ga do višine in širine sedanjega nasuli z materialom, pridobljenim ob izkopu. Za gradnjo in vzdrževanje tega provizoričnega pristana so zadolžili Gradbeno vodstvo (6/39-48).

Ministrstvo za trgovino in javna dela je 28. junija 1854 potrdilo novo črto železniške proge med Židanim mostom in Schwarzbachom (lokacije tega kraja in slovenskega imena ni bilo moč ugotoviti) in zaukazalo, naj prično z gradnjo. Zato bo, kot govori dopis Gradbenega vodstva v Sevnici, odposlan Okrajnemu glavarstvu v Celju 22. julija 1854, potrebno natančno določiti traso, saj so večino markirnih količkov prestavili in izruvali. Prebivalce naj podučijo, naj se ne dotikajo postavljenih znamenj in količkov in naj ničesar ne gradijo v pasu najmanj 4 sežnjev od predvidene proge (6/51).

Poleg zapisnika z dne 15. septembra 1853 (6/39-48) je večje število dokumentov omenjenega fonda nastalo v zvezi z razstreljevanjem pri pripravi terena za progo na odseku pod Židanim mostom in pri pripravi prostora za postajo na levem bregu Savinje. Govorijo o času razstreljevanja in določajo varnostne ukrepe, katerim so namenjali veliko pozornosti, še zlasti po nesrečah, do katerih je prišlo v l. 1855 (1/1-7, 10/82-83). Gradnja je bila po začetnih delih prekinjena in z razstreljevanjem so nadaljevali l. 1862. Oktobra tega leta je Gradbeno vodstvo iz Zagreba obvestilo OU Laško, da je bila odobrena tista varianta poteka hrvaške železnice, pri kateri bo poštna cesta ob Savi in Savinji tekla pod levim opornikom železniškega mostu na Savinji. Za izvedbo tega predloga so nujna razstre-

ljevanja skal in bo potrebno oblikovati komisijo, ki bi preučila podrobnosti izvedbe (51a/340).

Sedemnajstega oktobra je kot rezultat komisijskega poslovanja nastal zapisnik (51a/346-349), katerega vsebino povzema ohranjeni osnutek plakata. Za razliko od vseh ostalih dokumentov je, ker je bil namenjen obveščanju prebivalcev o razstreljevanju, pisan v slovenščini. Navajamo ga v celoti:

"Oznanilo.

Čes blizu 14 dni se bode začelo strelanje velike skale pri zidanem mostu na levi strani Savine ino Save, da se vekši prostor za kolodvor horvatske železnice pridobi. Da se zna vsaki škode varovati, se na znanje da:

1. Strelanje terpi od 7. do 8. ure zjutraj, ino od 12. do 1. ure popoldan, u katerim času je cesta zaperta, ino nobeden ne sme na njo stopiti. En strel oznani začetek.
2. V ti drugi uri se more cesta od kamenja prosta napraviti, ino vožnja skus te dve ure, in dokler se ne odpre, prepovedana.
3. Ladje se znajo in smejo le do table, katira se bo nekaj pod zidanim mostom vidla, pelati, ino morejo tam ostati.
4. Za flose bode pred začetkom strelanja, na Savini pri mostu v Brižji, kjer občinski pot pod železnicoj skuz pelje, pred starim kamnolomu, na Savi pa na železnici pod prvoji hišoj čuvarja železnice, ena bandera gor potegnjena. Tak dolgo, dokler ta bandera se vidi, ne sme noben flos dalej voziti, ampak ima pri pesku pred fabriko olja na Savini, ino na Savi pri navadnem stojnim kraju zgoraj od kolodvora (Bahnhof) zastati ino tam čakati.

Neoboganje ino prestop tih postav zadene kastiga od 2 do 5 goldinarjev ali ječa od 24 ur do 3 dnevov, če bi ne nastopila že po e.k. kastignih pravilih.

C.k. okrajna gosposka na Laškim (Tüffer) 19. Kozaperska 861." (51a/348)

Dopis podjetja Bratje Braun z dne 12. januarja 1862 obvešča OU Laško, da bodo z razstreljevanjem pri pridobivanju prostora za železniško postajo v Zidanem mostu, ob upoštevanju vseh predpisov glede varnosti, pričeli 14. januarja (51b/363), zapisnik tega urada z dne 15. januarja 1862 pa poroča, da je isto podjetje za izvajanje varnostnih ukrepov pri razstreljevanju določilo tri može, ki so pri tem uradu prisegli, da bodo trezno izpolnjevali zadane obveznosti (51b/367-370).

S ponovnim začetkom gradnje v l. 1861 je povezano pismo Namestništva v Gradcu OU Laško z dne 14. junija 1861. Govori o nujnosti komisijskega ogleda pred pričetkom del, ker je potrebno povečati polmer ovinkov in ker bodo zaradi prestavitve železniške trase pri Zidanem mostu primorani prestaviti tudi okrajno cesto

(51a/322-323). Ogled je bil opravljen 19. in 20. junija in na podlagi njegovega zapisnika je bila dovoljena spremenha prvotnega poteka proge in ceste (51a/330-331).

Dopis Železniške sekcije Zidani most v Krškem 3. avgusta 1861 obvešča OU Laško, da so dela na odseku proge od Zidanega mosta do Schwarzbacha predali gradbenemu podjetju Bratje Braun s sedežem v Loki. Ker je podjetje že pričelo z delom, prosijo OU, da jih seznanijo s policijskimi in sanitetno-policijskimi predpisi (51a/328).

Občinski urad Loka 3. septembra 1861 obvešča OU Laško, da delavci, zaposleni pri gradnji železnice, pogosto obolevajo in da občina ne more skrbeti zanje. Zato bi bilo potrebno, da bi gradbeno podjetje poskrbelo za svoje bolne in zanje uredilo špital (51a/338).

O ukrepih glede zaščite pred požarno nevarnostjo pričajo dokumenti na listih 51b/377-429 iz let 1862-1863 in 51c/431-496 iz let 1865-1866.

Uvodno je obvestilo Namestništva OU Laško (7. julija 1862), da mora vsako železniško podjetje, ki uporablja parne stroje, poskrbeti za varnost v hližini proge ležečih zgradb. V ta namen mora OU, ob sodelovanju predstavnika okrajnega gradbenega urada, predstavnika gradbenega podjetja in lastnikov zgradb poskrbeti za krajevni ogled vseh zgradb, ki leže do 30 sežnjev od proge. To naj stori čimprej, ker je upati, da bo železniška proga Zidani most - Sisak kmalu pripravljena za začetek obratovanja (51b/377).

Zapisnik komisijskega ogleda, ki so ga opravili 15. in 16. oktobra, ni ohranjen, a je iz kasnejšega dopisovanja med Namestništvom in OU Laško in pritožbe Južne železnice na ustrezno ministrstvo razvidno, kako so sklenili ukrepati pri zgradbah, izpostavljenih nevarnosti ognja (51b/411-420).

Da prestavitve ali rekonstrukcije v smislu večje požarne varnosti niso izpeljali pri vseh prizadetih objektih, priča zapisnik, ki ga je sestavila občina Loka 11. junija 1865. Govori o skupini 11 posestnikov iz krajev Račica, Sv. Jurij in Breg, ki prosijo, naj železniška družba odkupi njihove kašče in kozošče, oddaljene od železniške proge od 6 do 26 sežnjev. V teh krajih je v zadnjem času večkrat prišlo do požarov in zato si podpisani kmetje ne upajo več shranjevati svojih pridelkov v ogroženih zgradbah. Svojo prošnjo naslavljajo na Namestništvo, ki naj čimprej odobri komisijo, ki bi odredila prestavitev ali porušenje njihovih objektov na stroške hrvaške železnice (51c/438).

Komisijska obravnava, ki je rešila spore glede omenjenih stavb, je bila 2. septembra 1865. Južna železnica se je zavezala posestnikom izplačati odškodnino za prestavitev ali spremembe na njihovih zgradbah. Strehe so namesto s slamo prekrili z opčko ali škodlami, zadržali odprta čela ali podrli dele kozošcev, ki so deloma stali v rajoni požarne nevarnosti. Polovico odškodnin,

ki so znašale od nekaj deset do 1375 goldinarjev, so posestniki prejeli takoj, ostanek potem, ko so opravili dogovorjeno, za kar so določili do nekaj mesecev časa (51c/453-459).

\*\*\*\*\*

Velik del fonda OU Laško tvorijo dokumenti, ki so nastali ob gradnji železnice med premogovnikom Brezno in Rimskimi Toplicami (41a/41c/36-271, 78a/883-889, 939-940 in 78b/949-963).

Prvi med njimi je prošnja Karla Avgusta Freya, direktorja štorske železarne, ki kot pooblaščenec njenega lastnika Pavla von Putzerja, 21. januarja 1861 prosi za oblastno dovoljenje za gradnjo železnice. Prošnja prične z opisom Putzerjeve rudniške posesti Huda jama in Brezno ter zatrdi, da pomanjkanje praktičnega transportnega sredstva za prevoz izkopanega premoga do Južne železnice ovira hitrejši razvoj teh dveh premogovnikov. Prošnja omenja tudi Putzerjeve korake v predhodnih letih. Ko so potrebe štorske železarne l. 1854 omogočile odprtje premogovnika Huda jama in so predvidevali povečane potrebe po premogu s strani Južne železnice, je Putzer 6. marca 1855 zaprosil za dovoljenje za gradnjo železniške proge za prevoz premoga iz Hude jame po dolini Rečice do postaje v Laškem (glede priprav na to gradnjo glej 41d/231-264). V tem primeru bi bilo potrebno pod zemljo povezati Hudo jama z Breznom. Prosilec piše, da je OU znano, da so vlogo od marca 1855 reševali do 9. januarja 1861 in da so se v teh 6 letih, ko je bil rok za gradnjo več kot dvakrat presežen, okoliščine tako spremenile, da ta ni več mogoča. Pred 6 leti bi načrtovana proga zadoščala za oba revirja, sedaj le za Hudo jama. Pričakovanja glede dviga spodnještajerskih premogovnikov so se uresničila, dokončana je gradnja nekaterih železnic in zlasti Putzerju je uspelo, da si je s pogodbami za večletno obdobje zagotovil prodajo premoga. Oba revirja ni več mogoče povezati, ker je druga premogovniška družba, ki koplje na področju med njima, poglobila svoj premogovnik. V 6 letih so v Hudi jami nakopali več kot 2 milijona centov premoga, količino, ki bi pokrila potrebe v času gradnje. Če sedaj še upoštevajo načrt železniške proge po dolini Rečice in če sprejmejo 18. decembra 1860 izdano gradbeno dovoljenje zanjo, ne preostane glede revirja Brezno, čigar zaloge omogočajo letni izkop milijon centov premoga, nič drugega kot na drugačen način omogočiti transport tam izkopanega premoga. Ker so v ta namen izvedene študije in krajevni ogledi pokazali, da je edina praktična rešitev izgradnja (še ene) železnice, se je Putzer odločil zanjo. Zato sedaj prosijo za gradbeno dovoljenje tudi zanjo. Za izvoz premoga izkopanega v revirju Brezno, naj bi uporabili najnižji horizont. Po podaljšani jamski železnici (za gradbeno dovoljenje le-te zaprosijo Rudarsko

glavarstvo v Celju 41c/206-210 istega dne) bi ga prevažali do separacije, kjer bi ga preložili na male vagone. Proga bi tekla po dolini Breznice do Savinje, ki bi jo prečkala z lesenim, 32 sežnjem dolgim mostom. Od izhoda iz rova do izteka pri železniški postaji Rimske Toplice je po načrtih proga dolga 3026 sežnjem pri skupnem padeu dobrih 94 sežnjem; od tega odpade na "pravo" železnico 2583 sežnjem, ostanek na podaljšano jamsko železnico. Vagone bi navzgor vlekli konji, navzdol bi zaradi naklona terena vozili sami. Tekla bi preko zemljišč 26 lastnikov. Prosilec se sklicuje na majhno površino, ki bi jo uporabili za železnico, na interese prebivalcev doline in tudi na širše, narodne (41a/37-42).

Prošnji so bili priloženi načrti tako proge v celoti kot posameznih odsekov in objektov.

Barvni situacijski načrt celotne proge (41c/266), situacijski načrt podaljška jamske proge (41c/269) in 12 načrtov posameznih odsekov (78b/949-963) poleg poteka proge prikazujejo tudi obseg parcel posameznih zemljiških posestnikov, preko katerih je tekla železnica. Prikazan je tok potoka Klinovo, čigar strugi je sledila proga, posamezne zgradbe in zasecki, ceste ter poslopja rudnika. Ohranjeni so tudi vzdolžni prerezi celotne proge (41c/267) in tudi že omenjenih 12 posameznih odsekov ter prečni prerezi (41c/271). Širina tirov bi bila 0,5 sežnja, širina vagona 0,763, višina pa 0,666 sežnja (41c/270).

Izvedeniško mnenje dveh strokovnjakov iz rudnikov v Libojah in Ojstrem z dne 14. marca 1861 opiše rudnik, komunikacije, obseg izkopanega premoga in govori o potrebnosti železniške povezave z Laškim, Rimskimi Toplicami ali Hrastnikom (41a/91-97).

Finančna prokuratura v Gradcu 8. junija 1861 javlja Namestništvu, da so poizvedbe izvedencev povsem potrdile potrebnost te proge. Posestniki so za železnico potrebno zemljo že odstopili, le nekateri so to odklonili. Glede teh je treba v skladu z rudarskim zakonom predlagati razlastitev (41a/115-118).

Posamezni kmetje so sprva nasprotovali odstopanju svoje zemlje za železnico, vendar dopis direkcije štorske železarne zadnjega junija 1861 sporoča OU Laško, da so celotno potrebno zemljišče odkupili sporazumno in da razlastitev ne bo potrebna (41b/169).

Namestništvo je 28. 8. 1861 OU Laško poslalo gradbeno dovoljenje za železnico s pogojem, da se glede mosta preko Savinje opravi še komisijiski ogled, ki bi preprečil možnost spodjedanja (41a/129-130).

Upravitelj štorske železarne 16. maja 1863 obvešča OU Laško, da je gradnja železnice po dolini Breznice končana. Prosi za čimprejšnji komisijiski ogled in na njegovi podlagi za dovoljenje za začetek obratovanja (41b/131).

OU Laško je kot izvedenec pri komisiji povabil tudi Edvarda Heiderja (lastnika hrastniške steklarne in graditelja železniškega mostu v

Zidanem mostu), vendar se je ta zaradi drugih obvez 25. maja opravičil (41b/133).

Zapisnik komisijskega ogleda, ki so ga opravili 1. in 2. junija 1863, razen nekaj manjših pomanjkljivosti, ni odkril ovir glede začetka obratovanja. Ovinek od mosta pri Savinji do drčec za premog na postaji Rimske Toplice zaradi majhnega polmera sicer ni odgovarjal predpisom, a ker ga glede na okoliščine ni bilo moč drugače speljati in ker je tam že konec padeca, vagonc pa zato že vlečejo s konji, komisije to ni motilo. Zahtevala je, da pri prehodu železnice preko okrajne ceste pri odepju občinske poti proti Hrastniku in še pri štirih drugih prehodih uredijo zapornice. Opozorilne table pri vseh dohodih k progi so že nameščene. Prehod pešcev preko železniškega mostu je dovoljen le takrat, ko po njem ne peljejo vagoni. Zaviranje le-teh

pri vožnji navzdol mora biti v skladu s predpisi. Za varnost so razen z opozorilnimi tablamami in zapornicami poskrbeli tudi z zvočnimi signali, ki so jih - ne le na ovinkih - dajali zavirači na vagonih (41c/226).

Opravili so tudi preizkusni vožnji s polnimi in praznim vagonom. Vožnja navzgor do poslopja rudnika z enim vagonom, ki ga je vlekel konj, je trajala 3/4 ure. Vožnja dveh naloženih vagonov navzdol je komisija opazovala iz za njima vozečega vagona. Do mosta pri Savinji je trajala pol ure, torej so vagonc spuščali s hitrostjo slabih 10 kilometrov na uro (41b/139-147).

Zapisnik komisije OU Laško 14. novembra 1863 navaja, da je rudnik Brezno dobil 17. julija istega leta dovoljenje za začetek obratovanja proge (41h/155).



Otvoritev dolenske železnice 31. maja 1894  
Dolenjski muzej Novo mesto, fototeka