LESNA INDUSTRIJA IN PROMETNE POTI SKOZI ČAS

V Zborniku Slovenj Gradec in Mislinjska dolina Jože Potočnik navaja lastnike mislinjskih fužin, vse do zadnjega lastnika dr. Arthurja Pergerja. Lastnik se omenja na podlagi kupne pogodbe potrjene na Dunaju, 22. marca 1899, med »Lohningerjevimi nasledniki« Karlom in Ano Emo Spitzer in Arthurjem ter njegovo ženo Marijo Perger z Dunaja. Z listino, potrjeno na Okrožnem sodišču v Leobnu, 14. februarja 1907, je dr. Arthur Perger postal lastnik še polovice imetja Marije Perger (dr. Arthur Perger je umrl 1. aprila 1930 na Dunaju).

K nakupu mislinjskega veleposestva ga je vzpodbujala ocena možnosti uspešnega gospodarjenja. Viri surovin so bili gozdovi, vodna energija, z gradnjo železnice Dravograd–Velenje se je odprl transport. Da je bil novi lastnik seznanjen s predvideno gradnjo železnice dokazujejo sorodstvene vezi v takratnem vladnem krogu (Vir: Die ganze Woche Nr. 19 – Bundespresident Hainisch hat 1926 Muttertag eigefuehrt weil er seine Mutter so verehrte). Zvezni predsednik Hainisch je 1926 uvedel materinski dan, ker je tako spoštoval svojo mater. Mati Mariana Hainisch, roj. Perger 25. 3. 1839 je v Badnu pri Dunaju dosegla starost 97 let. Njen najmlajši brat je bil Arthur Perger. Mariana se je poročila z lastnikom predilnice Michaelom Hanischem. Ameriška recesijska vojna je onemogočila uvoz bombaža in predilnice so zašle v krizo. Mariana se je borila za preživetje zaposlenih žensk in za njihovo izobrazbo. Leta 1892 je dosegla otvoritev dekliške gimnazije. S sinom Michaelom je leta 1909, kot zastopnica avstrijskih žena, potovala v ZDA na mednarodni kongres ženske zveze. Seznanila se je s praznovanjem materinskega dneva in po vrnitvi ob delu z ženami in materami zaznamovala praznovanje materinskega dneva. Leta 1920 je bil sin Michael izvoljen za zveznega predsednika (vir: Die ganze Woche Nr. 19, razgovor s pravnukom Mariane Hainisch, Arthurjem Pergerjem).

Po uradnih virih je v popisu deželnih veleposestev Štajerske iz leta 1901 (Schematismus des landtaeflichen und Grossgrund-Besitzes von Steiermark) objavljena mislinjska veleposest: Gospodstvo Mislinja kot sledi: pošta, železnica in brzojav. Mislinja, polit. okr.: Slovenj Gradec, sodni okraji: Slovenj Gradec, Radlje, Šoštanj, Konjice. Kat. obč.: Velika Mislinja, Mala Mislinja, Hudinja, Skomerje, »Puchenstein«, Paka, Ribnica, Hudi kot, Razborca.

Grad: Mislinja. Pristava: Mislinja.

Gozdarski revirji: Založko, Žlebci, Planinka, Komisija, Skrivni hrib, Brička, Velika in Mala Kopa. Izmere v hektarjih so: Zazid. površine 2.6883, vrtovi 2.1947, njive 30.1837, travniki 56.9245, pašniki 35.2580, gozdovi 2859.5380, neproduktivnega 0.0718, skupno 2986.8590, od tega kmetijskih zemljišč 446.7160. Dokupljeno v l. 1900: 94 hekt.

Ocenjena vrednost: K 1,600.000.-, zemljiški davek: K 982.-, katastrski čisti donos K 4464.-.

Posestnik: Arthur Perger na Dunaju. Uprava: Uprava posesti v Mislinji. Centrala na Dunaju. Uradniki: Anton Stroinig, upravnik posesti, Mislinja, Franz Schell, knjigovodja, Mislinja. Carl Pawikovsky, knjigovodja, Mislinja. Jakob Jaš, delovodja, Mislinja. Josef Winerl, gozdar, Mislinja. Filip Založnik, gozdarski čuvaj, Založko. Fr. Založnik, gozdarski paznik, Komisija. Jožef Založnik, gozdarski paznik, Komisija.

Ind. in realitete: 2 železarni, 2 polnojarmenika, 1 drobilnik, 1 mizarstvo, 1 ključavničarstvo, 1 kovačnica, drevesnica, kamnolomi, gozdna železnica (8 km. dolžine) vse v Mislinji.

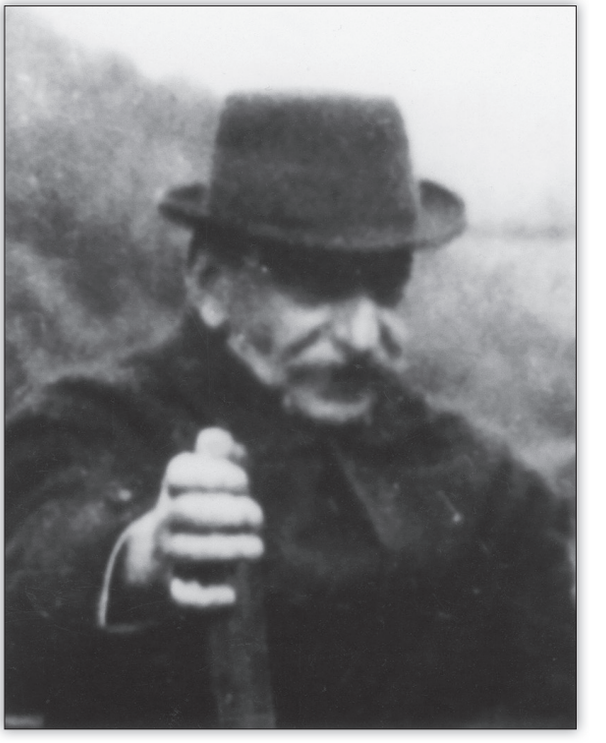
Patronat: Šent Ilj pod Turjakom.

Kupna pogodba je bila sklenjena leta 1899, javna objava je sledila leta 1901. (vir.: Tadej Brate, Gozdne železnice na Slovenskem, prevod v nemščino dipl. ing. Arthur Perger). Leta 1898 se je začela gradnja državne železnice Dravograd–Velenje in odprla transport večjim količinam žaganega lesa. Gozdne ceste niso odgovarjale prevozu oblovine za potrebe žag. Lastnik Arthur Perger je izkoristil priliko in po zaključku gradnje državne železnice začel s pripravami gradnje gozdne železnice. Mislinjska gozdna železnica je začela obratovati leta 1902. Širina tira je znašala 76 cm, tako so bile takrat grajene tudi javne ozkotirne železnice kot so: Poljčane–Konjice in Trst–Poreč, ter nekateri industrijski tiri. Gozdna železnica je potekala od spodnje žage do Komisije v dolžini 9.4 km, to je pod Mulejevim vrhom pri Rogli. Kraj je prejel ime po »komisiji«, ki je na tem mestu bivala in ocenjevala les. Prvotno se je kraj imenoval po Italijanih »Ladinergraben«. Zaradi strmega padca je bilo leta 1920 odpuščeno 2 km proge od Komisije do Štreiherjevega mlina »Streichermuele«.

Železnica je bila grajena ob gozdni cesti, imela veliko ostrih ovinkov in vzpetin do 50 promil, ki so bile pozneje zmanjšane. Trasirana je bila tudi

po zemljiščih lastnikov: Koprivnikar, Šmidhofer, Križovnik, Sedovnik in Pungartnik. Lastniki so zahtevali letno pristojbino s služnostno pravico do prevoza. Nepremostljive težave so nastale z lastniki zemljišč ob zadnjem kilometru od žage do železniške postaje. Tovor je bilo potrebno prepeljati do železniške postaje s konji, to je povzročalo zvišanje stroškov. Leta 1950 je bil zgrajen tudi ta del tira. Gozdna železnica je bila grajena enostavno, odgovarjala je minimalnim varnostnim predpisom. Do elektrificiranja železnice so vagone vlekli konji, natovorjeni pa so se zaradi padca terena in teže vračali samodejno. Opravljali so jih zavirači »premzarji«. Iz gozdov je bila odpremljena oblovina, drva, lubje in oglje. V osrčje gozdov so dovažali hrano in material za delavce in družine. Na progi sta bili dve izogibališči z dvojnim tirom. Vožnja je bila nevarna, posebno ob dežju in v zimskem času. Transport je bil počasen in drag. Že leta 1899 je lastnik Arthur Perger zgradil malo hidro-elektrarno z močjo 12 KW in napetostjo 150 voltov za osvetlitev delovnih mest, upravnih in stanovanjskih prostorov. Pozneje je bila zgrajena nova elektrarna na lokaciji bivše »dekmanove fužine«, pozneje Mešlove stanovanjske hiše. Nova elektrarna je imela dve turbini zmogljivosti 220 KW in dve dinami z 59 KW in 55 KW, za proizvodnjo 550 voltov istosmernega toka. Nova centrala je napajala gozdno železnico, ki je bila leta 1913 popolnoma elektrificirana (naj bi bila med prvimi v Evropi). Leta 1919 je nabavil drugo lokomotivo od AEG, enako prvi, vendar močnejšo, s 24 KW. Med drugo svetovno vojno je železnica obratovala, uporabljali so jo tudi partizani za prevoze ranjencev in materiala. Ob koncu vojne so bile proga, lokomotive in ostala transportna sredstva v zelo slabem stanju. Iz obeh lokomotiv je bila sestavljena ena, ki pa ni bila dobra rešitev. Leta 1953 so iz Jelendola nabavili dieselsko lokomotivo, ki je komaj premagovala lastno težo. Leta 1957 so gozdno železnico ukinili in zgradili so gozdno cesto.

Pred izgradnjo državne železnice je promet potekal s konjsko vprego do Celja ali do Dravograda in nato po vodni poti (vir: Ivan Mohorič: Industrializacija Mežiške doline in Alojz Krivograd: Slovenj Gradec in Mislinjska dolina II). Stroški prevoza po železnici so bili znatno nižji in omogočali so odpremo manjših količin. V gozdovih Arturja Pergerja je bila predvidena letna sečnja okoli 10.000 m^3 oblovine. Les je bil temeljito izkoriščen vse do predelave lesnih odpadkov v rjavo lepenko (vir: Leopoldina Bezlaj, roj. Rihernik). Veleposest Arturja Pergerja se je do druge svetovne vojne imenovala Gozdarstvo in lesna industrija Artur Perger Mislinja. Pod tem naslovom so bile uvrščene glavne in pomožne dejavnosti.



Arthur Perger (1852–1930)

1. Gozdarstvo: gojitev in nega gozdov, posek, obdelava in spravilo do žag ali železniške postaje.

2. Žaga (Amalijina žaga) na skladišču hlodovine je bila odbrana hlodovina za žaganje. Žagan les je bil namenjen za prodajo, za nadaljno predelavo v zaboje in sode, med drugo svetovno vojno tudi za gradnjo montažnih hiš. Montažne hiše so bile grajene v kooperaciji z obrati v Nazarju. Kot vzorčni primer je sestavljena hiša, pozneje krajevni urad in ambulanta, sedaj stanovanje. Žagan les so dobavili v Vojvodino (Helebrandtu, Ivkovu in dr., v Italijo Feltrinelliju in Madžarsko »Hamburgu«). Zaboji so bili proizvedeni v kordinaciji z obrati v Nazarju in odpremljeni za »Jaffo«.

3. Sodarna (Marijina žaga). Žaga je bila preurejena v proizvodnjo sodov. Za izrezovanje dog je bil porabljen celulozni les, za dna pa deske. Kupcem so sode dobavljali v razstavljenem stanju, namenjene embaliranju suhih substanc kot so: barve (»Mostar« Zagreb, »Helios« Domžale, Tovarna dušika Ruše, »Zorka« Šabac) in žičnikov za proizvodnjo na Jesenicah.

4. Lubje je bilo posušeno v »škornjski uti« in na drobilcu obdelano za odpremo. Uporabljalo se je v usnjarski industriji in za jahalne šole. Večje količine so bile izvožene v St. Gallen v Švico.

5. Leta 1919 je bila zgrajena tovarna lepenke za predelavo lesnih odpadkov v rjavo lepenko. Tovarna je obratovala v dveh izmenah. Z gozdno železnico so od žage in sodarne dostavljali odpadke od okroglic do žagovine. Uporabljeni so bili za predelavo in



Tovarna lepenke



Uradniško poslopje

za kurjenje kotlov. Lepenka je bila proizvedena v različnih debelinah, v enakih formatih, zvezana v 25 kg pakete. Glavni kupec je bila »Hartija« Zagreb. Za dobavo se je zanimala tudi Turčija, dogovor ni bil sklenjen. Tedensko je bilo odpremljeno 10.000 kg, prodajne vrednosti 42.000,- din (povprečna neto plača delavca 700.- din).

6. Med pomožnimi dejavnostmi so bile: gozdna železnica, električne centrale, mehanična in električna delavnica, kovačnica, mizarska delavnica, konjarna, skladišče potrošnega materiala, nočni čuvaji in uprava. Kmetijstvo z vrtnarijo je bilo gospodarsko ločeno od podjetja. Povprečno je bilo zaposlenih okoli 160 delavcev. Iz posameznih družin je delalo več članov ali pa so sinovi nasledili očete.

V gozdarstvu je delalo od 50 do 60 delavcev, logarjev in gozdarski tehnik. Ohranjeni so imena in priimki: Alojz Jaš, Kavčič, Klemenc, Kotnik, Oder, Ogris, Plaznik, Plevnik, Pungartnik, Rozman, Rapuc, Seitl, Skarlovnik, Sovič, Svečko, Timošek, Vogrin in Jože, Filip in Franc Založnik.

V Amalijini ali spodnji žagi se med zaposlenimi pojavljajo imena in priimki: Avgust Batič, Anton in Ivan Gros, Kavčič, Anton Korošec, Ivan Krajnc, Karel Kranjc, Ivan Krebl, Franc Klemenc, Anton Kolander, Kavčič, M. Milavec, Franc Pečečnik, Anton in Franc Prevolnik, Gregor Rozman, Ivan Sovič, Ivan in Franc Šertl, Pavel Založnik, Zaponšek in Tempran.

V Marijini žagi ali sodarni se med zadnjimi zaposlenimi omenjeni priimki: Gros, Gumpot, Jaš., Jamnikar, Jeseničnik, Kolander in Zaponšek. V tovarni lepenke so med zaposlenimi omenjeni priimki: Brešer, Gros, Jamnikar, Jeseničnik, Klemenc, Kolander, Korat, Križovnik, Ložnjak, Makovšek, Oder, Pogorelc, Pungartnik, Ramšak, Tisnikar, Uršej, Založnik in Zupanc.

Pri drobilcu in razrezu drv sta delala Ivan Krebl in Janek Slapernik, pri lupljenju celuloznega lesa so bile zaposlene tudi ženske kot so: Marija Kavčič, Rozika Križovnik in drugi občasni delavci.

Kot zavirači »bremserji« in strojevodje pri gozdni železnici so imenovani: Henrik Bregar, Stanislav Furjan, Jernej Gros, Jože Gros, Karel Krenker, Peter Križovnik, Pavel Križovnik, Franc Repuc, Štefan Vovk, Pongranc Vovk in Feliks Turjak. Progo sta vzdrževala Jurij Krevh in Anton Tisnikar ter za čiščenje proge občasno sezonske delavke.

V glavni elektrarni sta v času polne zmogljivosti delala Maks Jaš in Franc Gumpot, omenjen je tudi Anton Založnik. Kot elektrikarji so delali: Maks in Jože Jaš, Alojz Špeletič in Sakelšek. Veliko strokovnega znanja je zapustil elektrotehnik Guzej. V pomožni elektrarni je prvi zaposlen Jože Očko, sledila sta Večko in Krejan, ki sta istočasno bila tudi nočna čuvaja. Dolga leta je bil nočni čuvaj Janez Kolander – »Nužejev Janek«.

V, od železarstva podedovani, kovačnici so se opravljala vsa kovaška in podkovna dela. Ohranjena je bila ograja za podkovanje volov. Podkve za konje so izdelovali kovači. Kovaška dela so bila potrebna za vzdrževanje vagonov gozdne železnice ter strojne opreme obratov. Dober kovaški mojster je bil Ivan Škoflek, ki je ostal tudi v lepem spominu otrok. Napravil je gugalnico, vrtiljak, na njegovih starih kolesih so se naučili vožnje vsi otroci iz soseske, sebi je izdelal tudi citre. Bil ni samo kovač, bil je vsestranski mojster. Z njim je delal Karel Klemenc, ki se je smrtno ponesrečil pri čiščenju loka električne lokomotive. Med zadnjimi zaposlenimi sta omenjena Avgust Krebl in Drago Pogorelc. Ob pomožni elektrarni je bila mehanična delavnica s stružnico za obdelavo ležajev, uravnavanje cilindrov za izrezovanje dog in vsa potrebna ključavničarska dela. Kot ključavničar se omenjajo Jožef Rihernik, ki je že delal prej v fužini ter Jožef Šertl in Jožef Vovk. Mizarska delavnica je bila v »stari graščini«, namenjena vzdrževanju zgradb in naprav. Zaposleni so opravljali mizarska in tesarska dela. Z daljšo delovno dobo so ohranjena imena »Zeplnovih«: očeta, bratov Franca ter Antona Vivoda, Antona ter Franca

Prevolnika in Jožeta Šmandla. V »stari graščini« so ostale dobro ohranjene obokane kleti in sobe. V prvem nadstropju so bili hranjeni pisni dokumenti iz časa rodbine Zoisov, Bonazze, Lohningerjev in Poglajna. Prostor, ki je hranil spomin na dvoboj potomcev Poglajna, je bil še vedno poln skrivnostnih spominov. Konjarji so skrbeli za konje v hlevu in istočasno za prevoze od skladišč do železniške postaje. Med zadnjimi sta omenjena Mihael Gros in Martin Ramšak. Konjarja Alojza Založnika je poškodoval konj, ki je zaradi poškodb umrl v bolnišnici. Okolje »stare graščine«, upravne in stanovanjske zgradbe, je bilo je bilo skrbno negovano in urejeno z nasadi izbranih drevesnih vrst, med okrasnim grmičevjem so bile speljane sprehajalne poti. Nasad je verjetno zasnoval botanik Karel Zois, brat Žige Zoisa. V vili »Helen«, danes stanovanjski hiši, je bila uprava, ki je imela pred drugo svetovno vojno telefonsko centralo za povezovanje javnega telefona med internimi linijami, računski stroj in kopirni stroj za obračunavanje plač in mezd (plače so bile določene v mesečnih zneskih, mezde pa na osnovi opravljenih delovnih ur in učinka). Drugo nadstropje je služilo za arhiv, pritličje pa delno za skladišče potrošnega materiala. Po prvi svetovni vojni je nekaj časa bila v pritličju trgovina Leopolda Puha. Vilo »Ano« je uporabljal lastnik posesti za stanovanje družine. Pri vodenju poslovanja, imenovanega »Gozdarstvo in lesna industrija Artur Perger Mislinja«, je pri vseh važnih poslovnih odločitvah sodeloval lastnik. Bilance je pregledal davčni izvedenec in sestavil davčno napoved, ki je bila predložena davčnemu uradu v Slovenj Gradcu. Obračune prometnega davka je večkrat letno pregledal »financer«. Občasno so bili pregledani tudi prispevki in davki od prejemkov zaposlenih.



Gozdna železnica

Finančno poslovanje je potekalo po računih pri Narodni banki v Slovenj Gradcu in pri Prvi hrvatski štedionici v Celju, enako tudi devizni promet, na osnovi obračunov izvoza in uzvoza. Carinske obračune je opravila pristojna špedicija. Poslovne informacije so pridobivali od izbranega informatorja v Švici.

Do leta 1938 je poslovanje vodil Osvald Huebner, vso administracijo Hilda Huebner, za nego in koriščenje gozdov je skrbel gozd. tehnik Alojz Jaš, za odpremo proizvodov gozd. tehnik Anton Bregar, kot skladiščnik je bil zaposlen Ivan Vivod – »Kokolov Anza» in pozneje Josip Buzzi. Po odhodu Osvalda Huebnerja ga je nasledil Hugo von Vestenek, delo Hilde Huebner je prevzela Leopoldina Rihernik, obračune plač in evidenco o zaposlenih je vodila Pepca Blazinšek. Za Hugom von Vestenekom je bil krajši čas zaposlen H. Gatterer in pozneje Gustav Bukvič. Imena zaposlenih so navedena po spominu, največ o zaposlenih pred drugo svetovno vojno. Po prenehanju železarstva so se nekateri železarji zaposlili pri železniških delavnicah v Mariboru (Franc Smodiš, Mihael Jaš). Okoli leta 1939 so stavkali delavci lesne industrije, sledile so spremembe zaposlenih.

Med drugo svetovno vojno je v lastništvo posegla oblast. Kot upravitelj je bil imenovan častnik v civilu, dipl. inž gozdarstva Fritz Zeliska. Poslovanje je vodil do požiga vseh zgradb, od bivšega plavža in vile »Helen« ter vile »Ana«. Nepoškodovani so ostali: »stara graščina«, pralnica, hlev in kozolec. Po požigu sta v upravi ostala zaposlena Leopoldina Rihernik in Mihael Keršič, ki se je z načetim zdravjem vrnil iz Mathausna. Pred uničenjem sta rešila dokumentacijo trajne vrednosti in vse preselila v zasilno pisarno. Proizvodnja ni bila prekinjena, vendar je bila težko vodena med oblastjo in odborom za gospodarstvo pri NOV. Leta 1945 je bil za upravnika imenovan komisar Ivan Semen. Oba komisarja bi, glede na dane pogoje, lahko naredila več slabega kot dobrega. Bilo je obratno. Vedno je odločilna značajna vrednota človeka.

Gozdne površine Lene industrije Artur Perger Mislinja so bile razširjene še na ostale nacionalizirane gozdove. Upravljanje je bilo prenešeno na Državno upravo v Slovenj Gradec, ki jo je nekaj časa vodil gozdar Bernard Čas in nato dipl. inž. gozdarstva Šinkovec. Leta 1947 sta gozdarstvo in lesa industrija spadala pod Dravsko gozdno gospodarstvo – ravnateljstvo v Mariboru, ki je segalo od Mislinje do Ptuja. Že leta 1948 so, razen tovarne lepenke, gozdovi, žaga in sodarna nosili naslov Gozdno gospodarstvo Slovenj Gradec.

Tovarna lepenke je bila požgana med vojno.

Oto Vončina v »Almanahu društva upokojencev Mislinja«: »Po vojni je Ministrstvo za industrijo tovarno delno obnovilo, napravili so leseno streho. V pogon so bili dani stroji za brušenje lesa in naprave za proizvodnjo lesovine, ki so jo pošiljali drugim papirnicam. Leta 1950 so, po odločbi istega ministrstva, papirnico demontirali, stroje pa naj bi pridružili tovarni lesovine v Brestanici. Delavci so dva dni nasprotovali, vendar zaman. Stroji so nato končali na dežju železniške postaje Podvelka.«

Lesna industrija in gozdarstvo sta bila leta 1950 upravno ločena. Lesna industrija je imela najprej sedež v Slovenj Gradcu »LIP«, nato je bil sedež premeščen v Dravograd. Sodarna je leta 1950 pogorela. Še isto leto je bila obnovljena in je z zmanjšano zmogljivostjo delovala še 10 let. Ob pojavu plastične embalaže se je povpraševanje po lesenih sodih zmanjšalo in prenehali so s proizvodnjo sodov. V prostore se je vselilo šiviljstvo, pod naslovi kot so: Toper, Komfort, Prevent. Najprej s sedežem v Celju in nato v Slovenj Gradcu.

Gozdarstvo in lesna industrija sta doživljala več organizacijskih sprememb, le delovna mesta so ostala ista. V delovni knjižici in odločbah Leopoldine Bezlaj, roj. Rihernik, s 40 letno delovno dobo v gozdarstvu in lesni industriji je vpisano:

- leta 1938 Gozdarstvo in lesna industrija Artur Perger Mislinja,
- 20. 4. 1945 Gozdarstvo in lesna industrija Mislinja,
- 19. 11. 1947 Gozdno gospodarstvo Slovenj Gradec,
- 21. 12. 1949 Lesno industrijsko podjetje Dravograd (gozdarstvo in lesna industrija),
- 20. 11. 1950 Lesno industrijsko podjetje LIP Slovenj Gradec.



Gozdna železnica v Mislinjskem jarku

Leta 1974 sta se LIP in Gozdarstvo združila v podjetje »Lesna« Slovenj Gradec.

Na območju občine Mislinja so bili obračunsko ločeni obrati z naslovi temeljne organizacije združenega dela ali TOZD. Kot obračunske enote so bile gozdne uprave, tudi nekaj časa ločeno v nego in eksploatacijo gozdov. Obrati za kooperacijo in obrat za transport in servis, sta imela sedež v Slovenj Gradcu. Od lesne industrije je v Mislinji ostala samo žaga. Tudi žagi je ob izgradnji žage v Otiškem Vrhu grozila ukinitev. Predvidena potreba bazenske žage po hlodovini je zahtevala ukinitev okoliških žag. Mislinjsko žago je ohranila glasnost zagovornikov stroke in gospodarnosti.

Po denacionalizaciji je žaga prešla v lastništvo Kmetijsko gozdarske zadruge, za tem je, kot Žaga, d. o. o. Mislinja, postala last Janka Zakeršnika. V zmanjšani kapaciteti je obratovala do prodaje funkcionalnega dela obrata Tesarstvu Hudovernik, ki nadaljuje s proizvodnjo palet in ostrešij. Nepremičnine žage se, glede na funkcionalnost, delijo na dva lastnika.

Leta 1989 je bila pod bivšo tovarno lepenke grajena nova žaga v last družine Štefana Krenkerja – Cemprin, d. o. o. Letna potreba žage znaša od 18.000 do 20.000 m^3 hlodovine, ki se do 10 % pokriva s sečnjo iz lastnih gozdov, ostala količina se kupuje od gozdnih posestnikov.

Žaga je opremljena: s polnojarmenikom za proizvodnjo žaganega lesa, s stroji za izdelavo ladijskega poda in polizdelkov ter razrez celuloznega lesa.

Leta 1992 je na lokaciji bivše »remize« za električno lokomotivo, tovorne tehtnice, sušilnice smrekovih storžev in skladišča bilo zgrajeno podjetje za predelavo in promet z lesom »STA-SO«. Obrat je sodobno tehnično opremljen in je v letu 2008 izdeloval lepljene profile, garažne konstrukcije, masivna vhodna in notranja vrata ter masivno pohištvo. Redno je 8 zaposlenih.

CESTE

Iz zgodovinskih zapisov in ohranjenih zemljevidov je razvidna povezanost med večjimi naselbinami, ki poteka po cestah in poteh v Mislinjski dolini in po vrhovih Pohorja. Iz kronike župnije sv. Florijana izhaja, da so se v Doliču, okoli hriba Irštanj, stikale meje treh pokrajin in ceste iz smeri: Vitanja, Šaleške in Mislinjske doline. Na drugi strani Kozjaka je bila zapornica, »manta«, »rigel«. Tukaj je potekala tudi jezikovna meja. Iz Mislinjske doline v Savinjsko dolino je vodila cesta preko Šmiklavža čez Šentviško višavje v Velenje in Šoštanj. Na drugi strani pa čez hrib Turjak, po



Mislinja, 1899



Mislinja, 1999

stari rimski cesti mimo Šentflorjana, v dolino Pake, proti Šaleku. Gradova Irštanj in Valdek sta varovala cestna prehoda preko Graške gore v Šaleško dolino in preko Završ v Vitanjsko podolje.

Miha Kosi v knjigi Potujoči srednji vek omenja tranzitno trgovino med alpskimi deželami in Ogrsko ter solno mejo na južnem robu Mislinjske doline. V času srednjeveške trgovine, v 12. stoletju, je tekel promet po Dravski dolini, pot po Mislinjski dolini je bila tedaj bolj pomembna.

V zemljevidu Carla Hiltla iz leta 1889 so na Pohorju vrisane ceste, ki vodijo v smereh: Mislinja–Črni vrh, Mislinja–Komisija–Lovrenška jezera–Rogla, Valovca–Vitanjsko sedlo–Črni vrh–Mala Kopa.

V zborniku Slovenj Gradec in Mislinjska dolina je Alojz Krivograd v strukturi izdelka navedel tudi stroške prevoza (V času 1841 je samo dovoz iz pohorskih rudišč do plavža znašal za en cent 3 gold. in 42 gr. Cena končnega izdelka pa 7 do 9 gold. V ceniku blaga z dne 22. februarja 1832 isti avtor omenja stroške prevoza do Konjic 9 kr., do Celja 8 kr. in do Žalca 7 kr.). Ceste so bile prodnate in po klancih kamnite. Za vleko čez klanec Lošperk je za tovor 20 do 25 centov bilo potrebno 6 konjev.

Gospodarstvo na območju nahajališč premoga, gozdov, lesne, usnjarske in keramične proizvodnje, je utemeljevalo in zahtevalo krajše transportne poti do Šaleške doline. Ovira je bila soteska Huda luknja. Ob reki Paki je bilo potrebno pridobiti prostor in denar za gradnjo ceste. Zahteve gospodarstva je podprl tudi nadvojvoda Janez, ki so mu v zahvalo postavili, ob cesti v Hudi luknji, spomenik. Deželna cesta Velenje–Šalek–Dolič–Mislinja je bila odprta leta 1829, s tem je tudi zamrl promet preko Graške gore. Lastnik mislinjske železare Anton Bonazza je začel kopati premog v Pesjem pri Velenju in ga uporabljati v železarni. V preglednici o uporabi premoga je kot prvo leto omenjeno leto 1829, to je leto otvoritve ceste. Struktura gradnje ceste ni bila prilagojena obremenitvi in gostoti prometa. Vzdrževanje ceste in prilagajanju prometu ni odpravilo zastojev, posebne težave so bile v zimskem času in na mislinjskem klancu. Cesta je bila državnega pomena. Udeleženci prometa in uprava občine so na resorska ministrstva neprestano naslavljali pritožbe in pobude glede posodobitve ceste. Že v letu 1903 je v dnevnem časopisu omenjena rekonstrukcija ceste. Dnevnik Večer je 24. 2. 1995 poročal o enosmernem prometu skozi Hudo luknjo, 6. 11. 1996 so obnovili 660 m dolgi odsek ceste (Večer 19. 9. 1996 piše o prvih metrih asfalta na cesti skozi Hudo luknjo. Zastoj na mislinjskem klancu je obravnavan v Večeru 20. 3. 1997). Leta 2000 so zgradili izogibališče pod mislinjskim klancem. Februarja 2001 je minister za promet Jakob Presečnik obiskal občino Mislinja. Predstavniki občinske uprave in gospodarstva so ga seznanili z ovirami v prometu, ki jih povzroča popolnoma dotrajana cesta. Delo 25. 10. 2005 omenja zemeljski plaz, ki je ogrožal cesto na mislinjskem klancu. Sanacija je zmanjšala okvare, ni jih pa odpravila. V letu 2008 Mislinjska dolina in Koroška še vedno čakata na sodobno cestno povezavo.

Gradnja in vzdrževanje lokalnih cest sta bili v občini prilagojeni potrebam in možnostim razpoložljivih sredstev. Leta 2001 smo imeli: 81 km lokalnih cest, 22 km javnih poti in 199 km gozdnih cest, 80 % jih je bilo makadamskih. Na vsakega prebivalca je odpadlo 17 m ceste, slovensko povprečje je 7 m. Leta 2008 je bilo na območju občine 101 km občinskih kategoriziranih cest, od tega 62 km makadamskih in 39 km asfaltiranih ter 215 km gozdnih cest. V zaselkih in ulicah so bile urejene ceste in zgrajeni pločniki. Leta 2008 je bilo zgrajenih in asfaltiranih več občinskih cest, najdaljši odsek, 5,3 km, je bil asfaltiran na Paški Kozjak.

ŽELEZNICA

Tehnološki razvoj je z gradnjo železniških prog tudi na območju Mislinjske doline zahteval bolj gospodarno povezavo osebnega in tovornega prometa (Ivan Mohorič v Industrializacija Mežiške doline). Tradicionalne trgovske zveze med Dravogradom, Mislinjsko in Šaleško dolino so bile pomembne za koroško gospodarstvo. Razhajali pa so se glede mnenja o izgradnji proge, ker je Družba za južne železnice imela prednostno pravico za gradnjo vseh prog. Vodstvo Južne železnice je pri njej zaposlenemu Mihi Vošnjaku že prej poverilo izdelavo načrtov. Parlamentu je bila zahteva predložena 25. februarja 1876. Preden je bila zadeva rešena po vseh zahtevanih postopkih, je borzna kriza pokopala izvedbo. Gradnja je bila odobrena in uzakonjena 22. junija 1894. Država je zahtevala, da interesenti Mislinjske in Šaleške doline prevzamejo za 200.000 goldinarjev osnovnih delnic. Ker



Gradnja viadukta v Doliču, 1899



Mislinja, 1899: železniška proga Velenje–Dravograd pri tunelu v Mislinji (vir: Muzej južne železnice, Šentjur)

vseh zahtevanih sredstev niso zbrali, so se povezali s krogi iz Labotske doline in z okolico grofov Henckel – Donnersmark. Največ stroškov je povzročila gradnja prehoda vododelnice pri Doliču.

Prva svetovna vojna proge ni poškodovala. V voznem redu iz leta 1914 so na progi med Slovenj Gradcem in Velenjem navedene naslednje postaje: Slovenj Gradec, Sv. Martin pri Slovenj Gradcu, Turiška vas, Dovže, Mislinja, Gornji Dolič, Huda luknja, Paka, Sele, Velenje. Pred predorom Hude luknje je bilo stisnjeno postajališče. Vozovnice je prodajal čuvaj. Ker je bilo potnikov malo, je bilo postajališče ukinjeno, v voznem redu iz leta 1928 ni več omenjeno. V Gornjem Doliču je bila vodna postaja za natakanje vode v parne lokomotive, dnevna poraba je bila približno 72 m^3. Med Mislinjo in Velenjem je bilo za progo potrebno zgraditi pet predorov. Dnevno so med Velenjem in Dravogradom, torej skozi Mislinjo, vozili štirje pari potniških in mešanih vlakov. V voznoredni dobi 1964/65 je vozil direktni motorni vlak v Ljubljano, ustavljal se je tudi v Mislinji. Pred vojno se je za železniško postajo Mislinja uporabljalo tudi ime Mislinje. Pri kosovnih pošiljkah je prišlo večkrat do zamenjave s postajo Mestinje. Razen tega se kraj imenuje po reki Mislinja. Med drugo svetovno vojno so bila spremenjena imena postaj tako: Dovže v Doelsach, Mislinja v Waldegg in Gornji Dolič v Tuerkenkogel. Umikajoča jugoslovanska vojska je aprila 1941 minirala predor v Mislinji.



Zadnji vlak pelje po Mislinjski dolini.



Odstranjevanje železniških tirov v Mislinjski dolini, 1970

Predor je bil popravljen in ponovno usposobljen za promet. Nekaj časa sta se vlaka iz smeri Velenja in proti Slovenj Gradcu ustavljala pred predorom, da so potniki peš obhodili gradbišče. Proga je služila okupatorski vojski, zato so partizani ovirali promet. 30. oktobra 1942 so minirali progo blizu predora Huda luknja, oktobra 1943 so napadli postaji Dovže in Gornji Dolič, obstreljevanju so bili izpostavljeni tudi potniški vlaki. V noči na 18. junij 1944 je bil porušen železniški viadukt v Gornjem Doliču, predor v Mislinji in proga na 18. mestih, porušen je bil tudi Goričnikov most. Tako je bil onemogočen promet in je bila proga leta 1944 za promet onesposobljena. Promet je zopet stekel leta 1945. Z razvojem cestnega prometa se je tovorni promet začel preusmerjati na ceste in železnica je postala nedonosna. Izgubo železnic naj bi pokrivalo gospodarstvo, ki je koristilo progo. Podjetja na območju takratne občine Slovenj Gradec so bila pripravljena prevzeti svoj delež kritja. Delovne organizacije, ki so imele možnost koristiti progo po Dravski dolini, niso sprejele svojega deleža kritja izgube. Tako je bil 1. julija 1968 ukinjen potniški promet in 30. aprila 1969 še tovorni promet. Zadnji potniški vlak je peljal v nedeljo, 1. 7. 1968 in se glasno poslavljal. Julija 1970 so začeli delavci ŽTP Maribor pri Mislinji odstranjevati tire. Kljub velikim protestom prebivalstva se je nadaljevala demontaža celotne proge, od Velenja do Šentjanža. Tovorni promet je zelo obremenil cesto. Leta 1970 so iz Velenja začeli prevažati premog do Št. Andraža v Avstriji. Vsak dan je vozilo premog 30–40 tovornjakov s prikolicami. Cesta ni bila usposobljena za tako obremenitev in je začela naglo propadati, tudi vzdrževalna dela niso pomagala. Tako je ostala Mislinjska dolina brez železnice, slabe ceste pa so ostale.

POŠTA

Železnica je bila pomembna tudi za poštni promet. V zgodovini župnije sv. Florijana je navedeno, da je v rimski dobi poštna cesta skozi Šentflorjan povezovala pošte Vitanja in Stari trg (Colatio). 18. februarja 1800 je baron Sigismund Zois poslal s poštnim vozom preko Celja v Mislinjo 1.500 f. Poštni voz je imel postajo tudi v Mislinji, in to pred gostilno v Šentlenartu, ki je imela tudi konjušnico za menjavo konjske vprege. Vladimir Klinar v Nastanek in razvoj poštne in telekomunikacijske dejavnosti v koroški in podravski regiji omenja direktno poštno pot iz Celja prek Velenja v Slovenj Gradec, s 1. 3. 1842. Redni poštni promet naj bi potekal dvakrat na teden, vsak torek in petek. Isti avtor omenja, da je bil telegrafski urad v Mislinji ustanovljen leta 1896 in poštna hranilna služba 1. 3. 1883. Med poštnimi uslužbenci, ki so po prvi svetovni vojni pohiteli z odstranitvijo nemškega napisa na poštnih žigih, je navedena tudi pošta Mislinja. Z uvedbo železniškega prometa, je bil za poštne pošiljke določen poseben vagon. Pošta in telegraf sta od leta 1899 imela prostore na železniški postaji, pozneje v najetih prostorih. Leta 1887 je bila preseljena nazaj v nekdanje postajno poslopje, ki je postalo last PTT. Montirana je bila telefonska centrala. Gozdarstvo in lesna industrija A. Perger je imela priključek z lastno razdelilno ploščo, ostali priključki so bili izjemni. Po drugi svetovni vojni je pošta Mislinja imela priključenih okoli 170 telefonskih številk, leta 1988 okoli 1100, do zmogljivosti v letu 2008 okoli 2000 telefonskih številk. V letu 2008 je pošta vso svojo dejavnost preselila v zgradbo Lopan, tudi razvoz pošiljk z dostavnimi vozili in dostavo po pismonoših.

VODOVOD

Pridobitev za kraj je bila izgradnja javnega vodovoda. Najprej je bilo zajetje »colnarčnega« studenca okoli leta 1965, nato so sledila zajetja na Pohorju, »žegnanega« studenca in zajetja nad kmetijo Ramšak v Veliki Mislinji.

ČIŠČENJE OKOLJA IN ČISTILNE NAPRAVE

Za organizirano čiščenje okolja je najprej poskrbela šolska mladina. Od leta 1983 je tudi turistično društvo prevzelo pobudo za zbiranje in odvoz odpadkov ter prodajo podjetju »Surovina«. Sledil je reden tedenski odvoz odpadkov na zbirno mesto v Mislinjski Dobravi, ki ga je opravljalo Komunalno podjetje Slovenj Gradec. Zabojniki v vaseh, zaselkih in ob občinskih cestah so bili nameščeni leta 1999.

Idejni projekt za kanalizacijo in čistilne naprave je bil obravnavan leta 2002, za kapaciteto čistilne naprave 2.700 PE (populacijske enote), dolžino kanalizacije in hišnih priključkov 18.200 m. Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja in projekt za izvedbo sta bila izdelana leta 2003, istega leta je bil podpisan tudi memorandum s strani Evropske komisije. Leta 2006 so se pričela gradbena dela, ki so bila zaključena v letu 2007. V letu 2008 je sledilo poskusno obratovanje. Zaključek projekta je bil predviden 29. 5. 2009. Prikaz financiranja investicijske gradnje sistema kanalizacije in centralne čistilne naprave po virih: Evropski kohezijski sklad 1,042.300 EU, Ministrstvo za okolje in prostor 1,000.750 EU, Občina Mislinja 1,084.400 EU, skupaj 3,127.450 EU. Sofinanciranje projekta s strani Evropske unije in Ministrstva za okolje je za občino velikega pomena, ker je občinski proračun posledično manj obremenjen in prispevek občanov manjši.

Leopoldina Bezlaj, oec.