**RUDNIK SUMPORA I UGLJENA U RADOBOJU**

 Sumpor je zapravo oduvijek bio u Radoboju, samo se za to nije znalo.

 Kako je i kada pronađen, postoji više verzija. Neki tvrde da je otkriven prilikom izmjere zemljišta koju su 1805. godine obavljali vojni stručnjaci. Drugi tvrde da je do otkrića došlo sasvim slučajno.

 Naime, jedan je seljak – navodno se zvao Ambroš – 1811. godine kopao podrum za klijet. U iskopanoj jami naložio je vatru i pred njegovim se očima dogodilo čudo. Nisu gorjela samo drva, nego se vatra počela širiti i zemljom. Kako si to sam, što je doživio, nije uspio objasniti, pomoć je zatražio od župnika kojem je odnio nagorjele komade drva i zemlje. No, ni on nije znao odgovor, a nije ga znao ni tridestnik Završki, koji je svratio k župniku. Međutim, njemu se zemlja učinila sumnjivom, jer bila je drugačije boje nego ona kakvu u Zagorju manje-više svuda nalazimo. Naravno, bio je to grumen sumporne rudače. Sumpor se počeo vaditi od 1811. godine. Financiran od državnog erara (državne blagajne) rudnik je isprva bio u državnom vlasništvu. Domaće stanovništvo, koje je bilo naviklo baviti se tradicijskom zemljoradnjom, nije se baš dalo nagovoriti na ovako težak rad – za što je bila potrebna rudarska vještina.

 Tako je u Radoboju otvoren jedan od rijetkih rudnika sumpora s jedinstvenom tehnologijom prerade rude. Izumljen je stroj za rafiniranje sumpora koji je bio poznat pod nazivom radobojski stroj.

 Na području Radoboja, da ne govorimo za šire područje, mnogo se toga zaboravilo što se odnosi na dane rudarenja. Dok je još starijih koji su rudarili i onih koji pamte priče svojih roditelja ili djedova, rudarska tradicija živi na ovim prostorima. Među, da tako kažemo, opipljivim dokazima toga je i naziv Mirna. Naime, to je bilo ime Ugljenokopnog dioničkog društva Zagreb, koje je (1919.) osnovao nestor hrvatskih industrijalaca Samuel David Aleksander (Zagreb, 13.VII.1862.-8.III.1943.), sin zagrebačkog trgovca žitom.

U svrhu usavršavanja produkcijske mogućnosti tog ugljenika, trebalo je riješiti problem prijevoza ugljena do Krapine, nakon čega se za daljnji transport koristila željeznica. Tako je do otpremne postaje Krapina, tijekom prve polovice 1923., izrađena moderna žičana željeznica dužine 4,5 kilometra. Zahvaljujući toj modernizaciji, bilo je omogućeno da se iz rudnika dnevno otpremi i 120 tona ugljena. Tom količinom pretežno su se opskrbljivala ostala poduzeća unutar ovoga koncerna, tako da se nije moglo udovoljavati narudžbama sa strane. Modernizacija je nastavljena na način da se iz Čehoslovačke nabavio uređaj za razvrstavanje ugljena.

 Pripremila: Laura Ranogajec