



Osnovna šola Križe

Cesta Kokrškega odreda 16

4294 Križe

ZGODOVINA IN UMETNOSTNA ZGODOVINA

NEKDANJA TRŽIŠKA ŽELEZNICA

RAZISKOVALNA NALOGA



Jakob Zalar, 8.b

Mentorja:

mag. Andreja Polanšek, prof.

mag. Drago Zalar, prof.

Križe, 2024

Vsebina

POVZETEK	3
UVOD IN UTEMELJITEV IZBRANE TEME.....	4
NAČRT IN METODE RAZISKOVANJA.....	5
GEOGRAFSKA LEGA	7
IDEJA O ŽELEZNICI	8
GRADNJA PROGE	9
SLAVNOSTNO ODPRTJE	10
OPIS PROGE IN NJENA UPORABA	13
INDUSTRIJSKI TIRI V BPT	18
LOKOMOTIVA	19
POSTAJALIŠČE V KRIŽAH	22
UKINITEV TRŽIČANA	27
ZAKLJUČEK IN UGOTOVITVE	29
VIRI IN LITERATURA	32
LITERATURA.....	32
PRIMARNI VIRI	32
KAZALO SLIK.....	35
PRILOGA 1: INTERVJU Z GOSPODOM ROMŠAKOM.....	36
PRILOGA 2: SPOMINI MARINE BOHINC NA TRŽIČANA	38

POVZETEK

V raziskovalni nalogi je predstavljena zgodovina železniške proge Kranj–Tržič, ki je obratovala med letoma 1908 in 1966. Domačini so vlak na omenjeni progi imenovali tržičan, vlečno lokomotivo pa tržiška fajfa. Odsek železniške proge Kranj–Tržič je bil dolg 15 kilometrov in je potekal od kranjske železniške postaje skozi Naklo, Duplje in Križe do Tržiča. Železniška povezava je spodbujala razvoj tržiške industrije, vlak pa je bil namenjen tudi potniškemu prometu. V nalogi je izpostavljena železniška postaja v Križah in vpliv železniškega prometa na domačo vas.

V nalogi najdemo številne fotografije iz obdobja delovanja vlaka in fotografije še danes vidnih ostankov železniške infrastrukture. Narejena je primerjava po sistemu nekoč in danes. Nalogi pa so dodane tudi pripovedi ljudi, ki so bili na tak ali drugačen način povezani s tržiško železnico.

Gljučne besede: vlak, železnica, Tržič, Križe, tržičan, 1908-1966.

SUMMARY

The research paper presents the history of the Kranj–Tržič railway line, which operated between 1908 and 1966. Locals called the train on the mentioned line the Tržičan, and the traction locomotive the Tržiška pipe. The section of the Kranj–Tržič railway line was 15 kilometers long and ran from the Kranj railway station through Naklo, Duplje and Križe to Tržič. The railway connection encouraged the development of the industry in Tržič, and the train was also intended for passenger transport. The assignment highlights the railway station in Križe and the impact of the railway traffic on the home village.

In the assignment, we find many photos from the period of the train's operation and photos of the remains of the railway infrastructure that is still visible today. A comparison is made according to the system then and today. Narratives of the people who were connected to the railway are also added to the task.

Keywords: train, railway, Tržič, Križe, Tržičan, 1908-1966.

Slika na naslovnici: Vlak na poti mimo Strahinja. Fototeka Tržiškega muzeja.

UVOD IN UTEMELJITEV IZBRANE TEME

Že od malega se rad igram z vlakci in po celotni hiši postavljam železniške tire. Prihajam iz Tržiča in imam srečo, da lahko tik ob mojem domu vsak dan opazujem ostanke nekdanje trase železniške proge. Z očetom sva se pogosto sprehodila do starega železniškega mostu, ki stoji nedaleč stran od naše hiše, in raziskovala, kako je most narejen in si predstavljala, da vlak še vedno pelje čezenj.

Oče mi je večkrat pripovedoval, kako je po progi včasih vozil vlak, imenovan tržičan. Opisoval mi je zanimive prigode iz časov, ko je vlak prevažal potnike med Tržičem ter Kranjem, in kako so potem tržiški odsek železniške proge zaradi ekonomske nerentabilnosti in konkurence avtobusnega prevoza ukinili.

Vedno ko se peljemo skozi Naklo, se pri gostilni Marinšek ozrem proti razstavljeni lokomotivi. Tako sem tudi dobil idejo, da bi raziskal železnico, ki je nekoč peljala mimo našega doma, in o njej napisal raziskovalno nalogo.

PRI RAZISKOVANJU ME JE ZANIMALO:

- Kdaj so začeli razmišljati o gradnji železnice?
- Kdaj so odprli železniško progo Kranj–Tržič? Kdo je financiral izgradnjo?
- Ali so železniško progo uporabljali samo za prevoz potnikov ali tudi za tovorni prevoz?
- Kateri odsek proge je bil za vlečno lokomotivo najtežji?
- Kakšna je bila hitrost lokomotive? Koliko vagonov je lahko vlekla?
- Kdaj in zakaj so ta odsek železniške proge zaprli? Ali je bila res ekonomsko nerentabilna?
- Katere ostanke nekdanje železniške proge je mogoče na terenu videti še danes?

NAČRT IN METODE RAZISKOVANJA

1. Zbiranje literature

Na začetku sem se pozanimal, kaj je o tržiški železnici že raziskano in napisano. V šolski knjižnici in v splošnih knjižnicah sem dobil kar nekaj literature o železnici v Tržiču in o zgodovini Tržiča v 20. stoletju.

2. Zbiranje virov

Na pobudo mentorice in očeta sem obiskal **Tržiški muzej** in jih prosil, da mi omogočijo dostop do njihovega **arhiva** in gradiva o tržiški železnici.



Slika 1: S kustosom dr. Bojanom Knificem v arhivu Tržiškega muzeja. Foto: Andreja Polanšek. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

V muzeju so me opozorili tudi na **časopisne članke**, ki so jih objavljali časopisi v času delovanja železnice. Časopisi so danes vsi digitalizirani, zato je dostop do njih precej lažji. Vendar je prebiranje člankov še vedno zamudno, a tudi zabavno. Spoznal sem stare časopise in našel kar nekaj člankov o tržiški železnici, npr. tudi v časopisu Slovenec. Največ zapisanega pa sem našel v Tržiškem vestniku in Gorenjskem glasu oziroma v takratnem Gorenjcu.

Veliko informacij o železnici je objavljenih tudi na **spletnih straneh**.

Veliko **fotografij in drugega slikovnega gradiva** sem dobil pri zasebnih zbirateljih in v Tržiškem muzeju, nekaj pa tudi v Muzeju novejšje zgodovine in Gorenjskem muzeju.

Pregledal sem tudi **šolsko kroniko** OŠ Križe.

Preko družinskih poznanstev in mentorice sem izvedel za ljudi (**informatorje – ustne vire**), ki so mi zaupali svoje spomine, doživetja in zgodbe, povezane s tržiško železnico.

3. Terensko delo

Informatorji so mi povedali in me usmerjali k raznim še danes vidnim in razpoznavnim ostankom na celotni trasi železniške proge. Z očetom sva večkrat s kolesom prevozila in deloma tudi prehodila celotno traso tržičana. Temeljito sva pregledala vse vidne in razpoznavne ostanke ter jih tudi fotografirala in s tem dokumentirala. Stare fotografije, ki so prikazovali posamezne odseke, sem primerjal s fotografijami, ki sem jih posnel sam. Večkrat pa so mi stare fotografije pomagale, da sem **na terenu** razpoznal npr. potek trase, nekdanje železniške postaje itd.



Slika 2: Ostanki železniških tirov na terenu. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

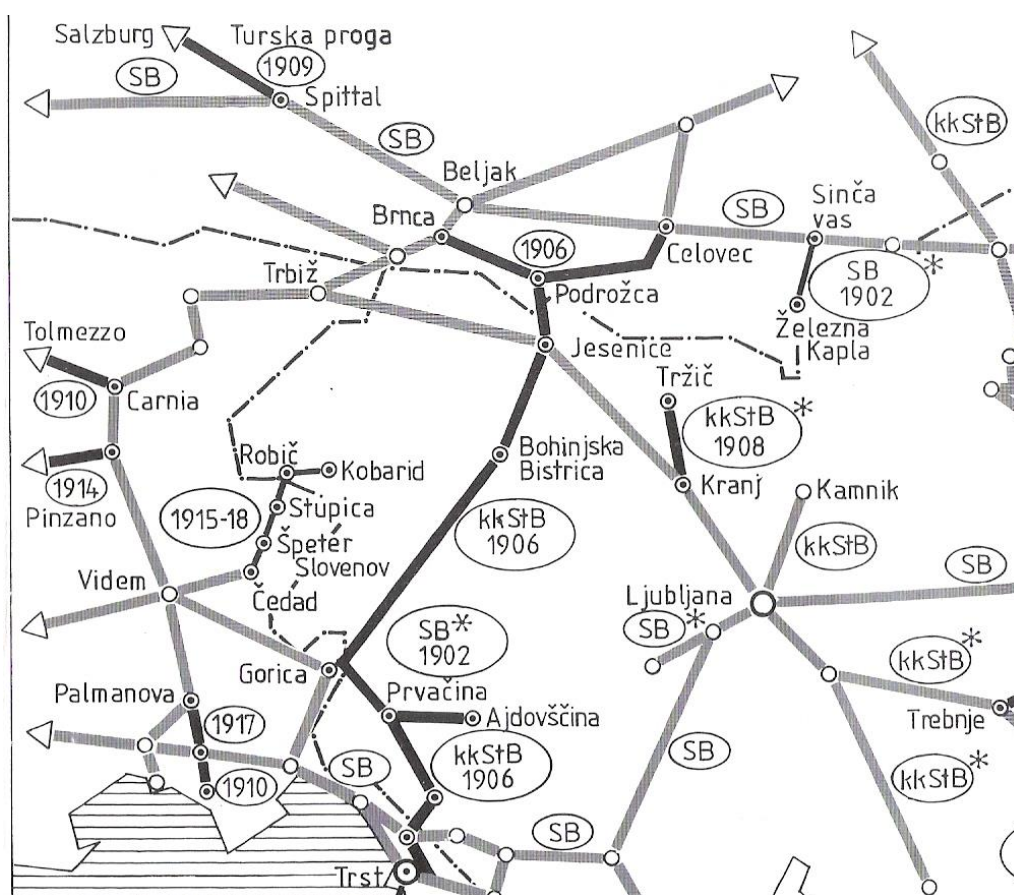
4. Oblikovanje sklepov in raziskovalne naloge

Pridobil sem kar nekaj literature in virov. Prebral sem literaturo. Ugotovitve sem dopolnil s svojimi viri. Nato sem besedilo in fotografije uredil ter vse oblikoval v raziskovalno nalogo.

GEOGRAFSKA LEGA

Odsek tržiške železnice je potekal skozi tri današnje občine, in sicer skozi Občino Tržič, Občino Naklo in Občino Kranj. Območje proge leži ob vznožju južnih Karavank.

Trasa je bila pretežno speljana po precej uravnanem terenu. Z nadmorske višine 356 metrov v Kranju se je proga trinajst kilometrov enakomerno dvigala do 510 metrov nadmorske višine v Križah. Petsto metrov naprej od kriške postaje, tam kjer je danes odcep proti naselju Pristava, pa se je strmo spustila v dolino Tržiške Bistrice na nadmorsko višino 487 metrov. Nato se je do končne postaje v Tržiču ponovno dvignila na 496 n. m. v.¹



Slika 3: Tržiška železnica je bila del Južne železnice. Fototeka Tržiškega muzeja.

Tako je bil edini resnejši vzpon, ki ga je moral na trasi Tržič–Kranj premagati vlak, nazaj grede vzpon na Kriško polje.² Potem se je trasa v smeri proti Kranju vseskozi rahlo spuščala, kar je bilo za vožnjo vlaka zelo ekonomično.

¹ Železnica skozi Naklo, str. 28.

² S tem vzponom so povezane tudi različne anekdote, ki so opisane v poglavju Opis proge in njena uporaba.

IDEJA O ŽELEZNICI

O gradnji železnice na tem območju so začeli razmišljati že leta 1843, ko so koroški deželni stanovi dali pobudo za gradnjo železniške proge, ki bi od Celovca prek Ljubelja vodila v Ljubljano in povezala Dunaj s Trstom. Idejo so zopet obudili dvajset let pozneje, leta 1863. Železnica naj bi bila speljana po trasi čez Ljubelj in bila del Rudolfove železnice.³ Gorenjski del proge je bil realiziran in zgrajen leta 1870, a se je Tržiču izognil.⁴

Tržiški gospodarstveniki in politiki niso obupali, temveč so nadaljevali s prizadevanji, da bi prišli do železniške povezave.⁵ Zanj so se zavzemali predvsem dr. Karl Born, lastnik žage in obsežnih gozdov v današnjem Jelendolu, ki je v železniški povezavi videl cenejši transport lesa in lesnih izdelkov ter opeke⁶, nadalje Andrej Gassner in Edmund Glanzmann, solastnika Bombažne predilnice in tkalnice, Peter Kozina, lastnik čevljarskega podjetja Peko in tržiški župan Karel Mally.⁷ Leta 1885 je Tržič na primer dobil predilnico in tkalnico, a je njen razvoj ovirala slaba prometna povezava.

Slika 4: Dr. Karl Born, tržiški podjetnik, ki je prispeval sredstva za izgradnjo železnice. Dostopno na https://sl.wikipedia.org/wiki/Karl_Born, 5. 3. 2024.



Podjetja v tržiški kotlini so torej močno omejevale slabe prometne povezave, z odprtjem proge pa bi se njihov položaj močno izboljšal.

Pogajanja za gradnjo železnice so trajala vse do leta 1902, ko so ugotovili, da je lažje izvedljiva samo povezava Tržič–Naklo–Kranj, ne pa tudi prehod čez prelaz Ljubelj.⁸

³ Rudolfova železnica je bila železniška povezava industrijskih in rudarskih središč osrednje Avstrije in severozahodne Slovenije. Imenovala se je po prestolonasledniku princu Rudolfu Habsburškem.

⁴ Knific, *Tržičan s tržiško fajfo*, str. 18.

⁵ Na prelomu iz 19. v 20. stoletje je bil trg Tržič po industrijskem razvoju četrti med slovenskimi mesti.

⁶ Knific, *Bornovi v Tržiču*, str. 274.

⁷ Železniška proga Kranj–Naklo, dostopno na <https://tdnaklo.com/zelezniska-proga-kranj-naklo-trzic-in-muzejska-lokomotiva/>, 23. 2. 2023.

⁸ *Železnica skozi Naklo*, str. 15.

GRADNJA PROGE

Pobudo za zakon o tržiški progi je prevzel kranjski župan in uspel, da so na Dunaju njegovo pobudo podprli. Vlada je izdelala predlog zakona o gradnji lokalne proge Kranj–Tržič in ga predložila državnemu zboru. Ta ga je 15. julija 1903 sprejel, zakon pa je potrdil tudi cesar.⁹

Država je projektu dala posojilo v višini 1.750.000 kron (K), deželni zbor pa je prispeval 320.000 K, 170 000 K pa so zbrali interesenti.

Začetni kapital pa so prispevali:¹⁰

Baron dr. Karl Born	14 200 K
Charles Moline	3 600 K
Edmund Glanzmann	25 000 K
Karel Mally	7 200 K
Hranilnica	10 000 K
Kranjska hranilnica	110 000 K

Skupaj je gradnja torej stala 2 240 000 takratnih kron.

Z gradbenimi deli so začeli 17. januarja 1907. Progo je gradilo podjetje Bau-Unternehmung Ing. Chiericci & Ing. Picha Wechselbahn iz Dunajskega Novega mesta.

Projekt izgradnje so začeli pri mostu čez Savo pri Struževem. Gradbeno podjetje je za projekt zaposlilo okrog 200 delavcev. Dela so pravočasno končali in zaključili junija naslednjega leta.¹¹



Slika 5: Gradnja mostu čez Tržiško Bistrico okoli leta 1900. Fototeka Tržiškega muzeja.

⁹ *Železnica skozi Naklo*, str. 15.

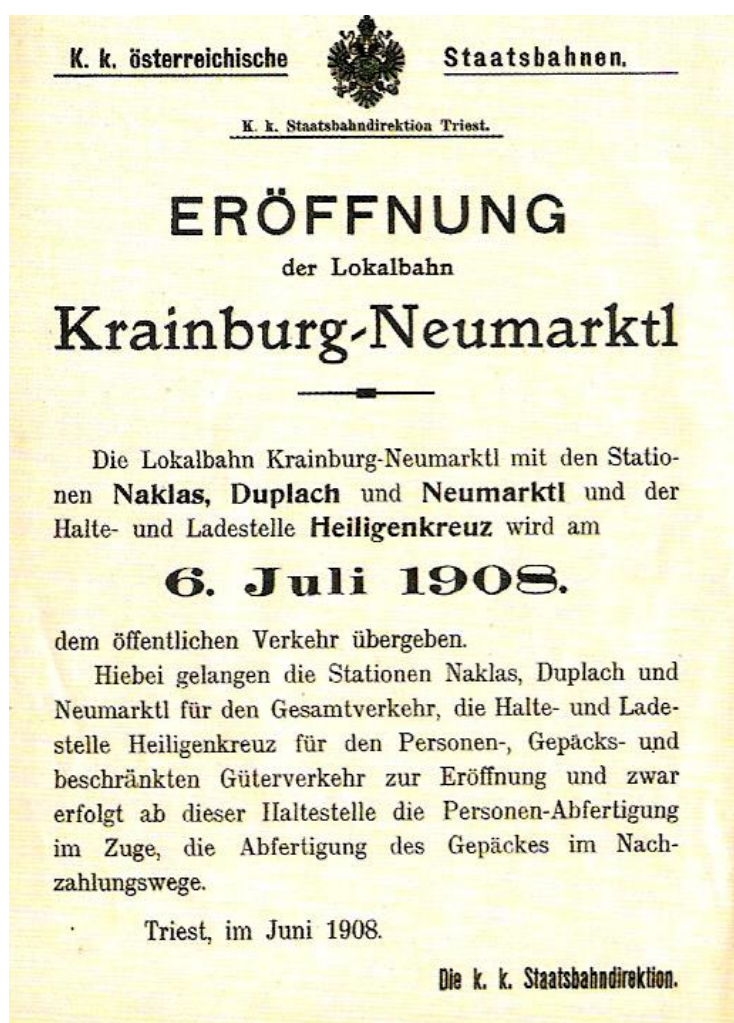
¹⁰ Prav tam.

¹¹ Prav tam, str. 17.

SLAVNOSTNO ODPRTJE

Prvi vlak je iz Kranja v Tržič pripeljal 22. junija 1908 in je bil tako imenovani oddelitveni vlak. Ta dan so železničarji prevzeli delovna mesta. Ker lokomotivi še nista bili dobavljeni, je nekaj časa na tem odseku vozila izposojena lokomotiva.

Progo so domačini težko pričakovali. Županov namestnik je hišnim lastnikom izdal posebno priporočilo, naj v nedeljo, 5. julija 1908, ko bo potekala slavnostna otvoritev proge, izobesijo zastave. Tudi slovenski časopisi so ljudi vabili, naj se udeležijo otvoritve, okrasijo hiše in poslopja s slovenskimi trobojnicami ter prihod vlaka pozdravljajo s klici »Živio« in »Na zdar.«¹²



Slika 6: Obvestilo o odprtju proge. Železnica skozi Naklo, str. 18.

¹² Železnica skozi Naklo, str. 17-18 in Gorenjec, 27. 6. 1908, str. 1.

Otvoritveni vlak je iz Kranja odpeljal ob 9.45 in prispel v Tržič okoli 11. ure. Z njim so se pripeljali mnogi svečani gostje: zastopniki deželne vlade in deželnega odbora, med njimi tudi Ivan Tavčar, pa državna poslanca ter vladni in dvorni svetnik. Vlak, ki je peljal iz Kranja, se je ustavil v Naklem in Dupljah ter potem v Tržiču, od koder so se svečani gostje odpeljali na grad barona Borna v Jelendol, kjer so imeli slavnostno kosilo.¹³



Slika 7: Prihod prvega vlaka v Tržič 1908. Fototeka Tržiškega muzeja.

O svečani otvoritvi proge je naslednji dan poročal tudi časopis Slovenec.

»... Slavnostni gostje, med katerimi so opazili tudi državna poslanca Pogačnika in Demšarja, so stopili v krasne salonske vozove, pred katerimi je že stala v zeleno ovita in z zastavami okrašena lokomotiva, da odpelje prvi vlak proti Tržiču ... Prva postaja: Naklo. Vse v slovenskih trobojnicah! Postaja je polna ljudstva, šolski otroci stoje v vrsti, iz srede pa zadoni od navdušenih domačih pevcev v lepem zboru: »Lepa naša domovina!«. Gospod Legat pozdravi goste v imenu občine, deklica izroči šopek zastopniku železničnega ministra in med pesmijo: »V hribih se dela dan!« odžvižga vlak naprej. Druga postaja Duplje! Zopet vse v zastavah. Možakarji v narodnih nošah ... Tako je šlo dalje do Tržiča. Povsod so slovenske trobojnice pozdravljale vlak. V Tržiču so pozdravljali že od daleč gromoviti živio-klici, ki so vedno bolj naraščali, ko se je vlak pripeljal v postajo. Hrib nad kolodvorom je bil poln občinstva, ki ga je venčalo v

¹³ Knific, Bornovi v Tržiču, str. 275.

pisanem kolobarju. Bil je res krasen pogled. Na kolodvoru je stala požarna hramba, došle goste pa je pozdravil župan Mally.«¹⁴

Štev. 152.

Volja po polji:
na celo leto naprej K 26—
na pol leta " " 13—
na šest let " " 6 50
na en mesec " " 2 20

V upravnih:
na celo leto naprej K 22 40
na pol leta " " 11 20
na šest let " " 5 60
na en mesec " " 1 90

Za polji, na dom 20 h na mesec.

Posamezne štev. 10 h.

U Ljubljani, v ponedeljek, dne 6. julija 1908.

SLOVENEC

Političen list za slovenski narod

Leto XXXVI.

Inserati:
Enostop. petiversta (72 mm):
za enkrat 13 h
za dvakrat 11 h
za trikrat 9 h
za več kot trikrat 8 h

V reklamnih noticah stane enostopna garandovana 25 h. Pri večkratnem objavljenju ohranjen popust.

Izhaja
vsak dan, izvenredno nedelje in praznike, ob pol 6. uri popoldne.

Uredništvo je v Koplarjevih ulicah št. 2 (vhod iz dvorišča nad tiskarno). — Rokopisi se ne vračajo; nevrnjeni plana se ne sprejemajo. Uredniškega telefona št. 74.

Upravištvo je v Koplarjevih ulicah št. 2. — Sprejema naročila, inserate in reklamacije. Upraviškega telefona št. 188.

Današnja številka obsega 6 strani.

Nova afeta.

Dunaj, 5. julia.

Češki narod vzdržuje na Dunaju s prostovoljnimi darovi več zasebnih ljudskih šol, v katerih se češki večinoma delavski in obrtniški otroci na podlagi materinskega poučujejo tudi v nemškem jeziku. Društvo »Komensky« je pred več leti v desetem okraju, kjer je skoraj večina češkega prebivalstva, ustanovilo deško in dekliško sedemrazrednico, za katero Čehi leto za letom od naučne uprave zahtevajo pravico javnosti. Doslej brez uspeha, ker vlada češčine ne prizna kot drugega deželnega jezika na Niže Avstrijskem, dasi na Dunaju in v nekaterih občinah ob moravski meji prebiva na stotisoče Čehov. Da so otroci te šole mogli dobiti veljavne izpustnice, morali so s podporami se voziti v Breclavo na Moravskem, kjer so bili izprašani in dobivali izpustnice. To prepeglavanje šolskih otrok je povzročalo mnogo stroškov in sitnosti. Zato je društvo »Komensky« dne 7. prosinca 1908 vložilo prošnjo na naučno minist-

prepozno, je predsedstvo dež. šol sveta predlagalo naučnemu ministru, naj breclavski učitelji na Komenskega šoli izprašujejo otroke v pričo zastopnika okr. šol sveta in nadzornika za zasebne šole. V smislu tega poročila je dne 24. junija naučno ministru izdalo svoj odlok. To je dejstvo.

Pripominim še, da je dne 5. maja v proračunskem odseku na interpelacijo poslanca Staneka odgovoril naučni minister dr. Marchet: »Komenskega šoli naučno ministru zato ni dovolilo pravice javnosti, ker vedno poročajo dež. šol. nadzorniki, da se otroci na tej šoli ne nauče dovolj nemščine. Ne more pa se dovoliti, da bi češki otroci dobivali izpustnice brez zadostnega znanja nemščine, ker je razsodilo državno sodišče, da češčina na Niže Avstrijskem ni v deželi običajen jezik. Sicer pa je določeno, da se otroci v bodoče ne bodo vozili k izkušnjam v Breclav, ampak jih bodo breclavski učitelji izpraševali na Dunaju.«

V petek pa je v občinski seji odbor-nik in poslanec Tomola vprašal župana dr. Luegerja: 1. Ali mu je znan dotični ukaz naučnega ministra, ki je nevaren Nemško-liberalni listi so seveda sedaj v največji zadregi. Odloka ne morejo naravnost zagovarjati, ministra dr. Marcheta pa ne pustiti na cedilu. Priporočani pa smo, da bi vsi ti listi najprej opozvali kršč. socialce kot brezdomovince, ko bi n. pr. njihov minister ukrenil kaj podobnega. Liberalcem je bilo in je navodilo v političnem boju: »Si duo faciant idem, non est idem.« Ta najnovejša jezikovna afeta v sedanjih razmerah torej ne bode poschno tragična, pač pa dobrodošla kost za nemške radikalce, ki bi radi sedeli ob bogato pogrnjeni ministriški mizi.

Otvoritev železnice Kranj-Tržič.

Letošnje leto je za nas bogato železnice. Med treh železnic, ki so v gradbi, ni izmed približno še toliko, ki so v projekta, smo slovesno otvorili včeraj železnico Kranj-Tržič, ki važnemu in lepemu delu Gorenjske odpira široka vrata v svet.

Vreme je bilo za tako slavnost kar najugodnejše. Dež, ki je nekoliko prej namočil zemljo, je ohladil ozračje, in vsa dvorni svetnik Pattai, poštni ravnatelj v Trstu, železniški nadzornik Littrow itd.

V Kranju se je zbralo na kolodvoru vse polno občinstva. Od občine ni sprejel nikče slavnostnih udeležencev, niti ene zastave ni bilo nikjer. Čez nekaj časa se je pripeljal poseben vlak železniškega ministru, iz katerega je stopil sekciski učelnik v železničnem ministru dvorni svetnik Šonka, obdan od več višjih uradnikov, ki je v svojem nagovoru, pozdravljen od deželnega predsednika in deželnega glavarja, omenjal, da je železniški minister, sam zadržan po milih opravilih na Dunaju, poveril njemu naloge, da ga zastopa pri otvoritvi železnice Kranj-Tržič.

Slavnostni gostje, med katerimi smo opazili tudi državna poslanca Pogačnika in Demšarja, so stopili v krasne salonske vozove, pred katerimi je že stala v zeleni oviti in z zastavami okrašena lokomotiva, da odpelje prvi vlak proti Tržiču.

Megle so se bile tucis že vzdignile, in vedno lepše se je odpirala gorenjska stran.

Prva postaja: Naklo. Vse v slovenskih trobojnicah! Postaja je polna ljudstva, šolski otroci stoje v vrsti, iz srede

Slika 8: O otvoritvi proge Kranj–Tržič je na prvi strani poročal tudi časopis Slovenec. Slovenec, 6. 7. 1908, str. 1.

Vozovnice so bile napisane v nemščini in slovenščini, prav tako pa tudi imena krajev na poslopih postaj oziroma postajališč: najprej nemško in nato slovensko ime kraja.

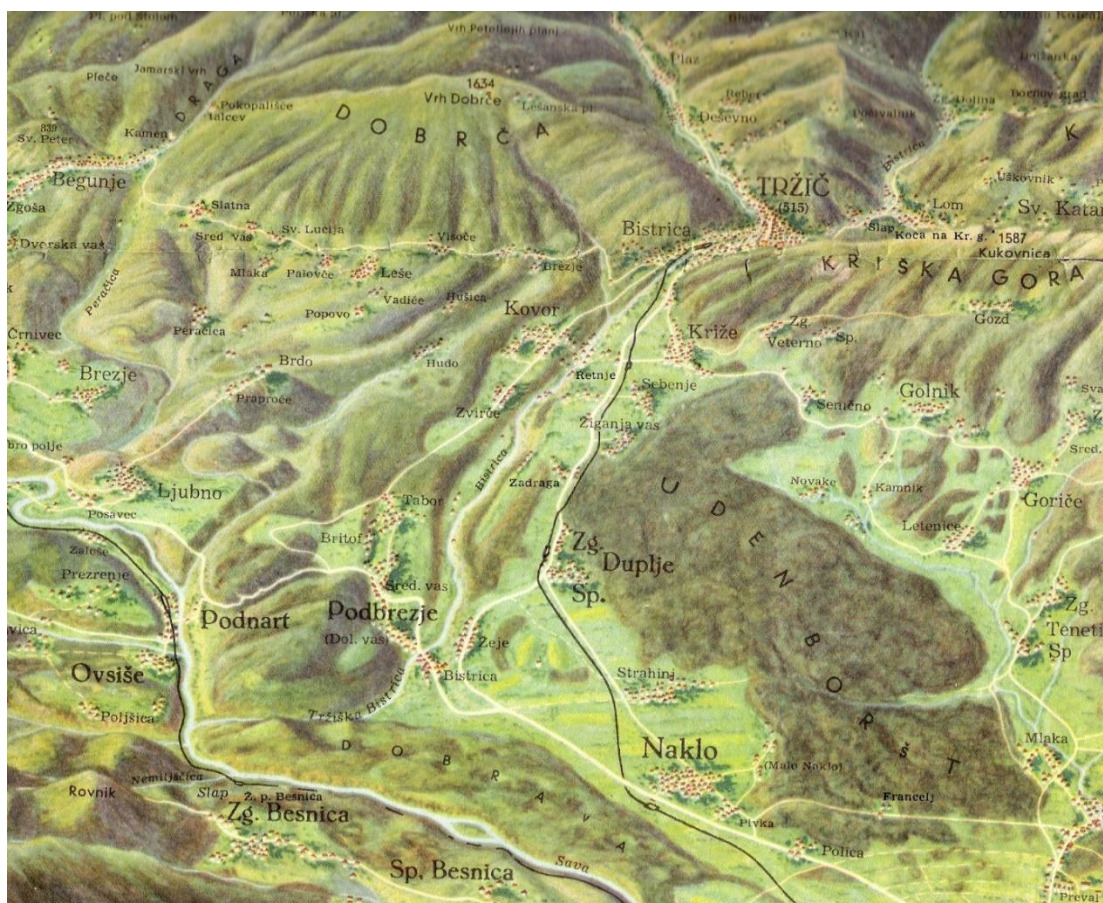
Ko je bila proga dograjena, je cesta med Kranjem in Tržičem osamela. Ni bilo več kolone težko natovorjenih voz in pokanja bičev ob živahnih konjih. Med vozovi niso več stopali možje in žene, ki so nosili trgovcem v Kranj ročno izdelano obutev. Med Kranjem in Tržičem je prenehal voziti tudi poštni voz.¹⁵

¹⁴ Slovenec, Otvoritev železnice Kranj–Tržič, 6. 7. 1908, str. 1–2.

¹⁵ Železnica skozi Naklo, str. 18.

OPIS PROGE IN NJENA UPORABA

Celotna proga je obsegala 15,2 kilometra. Potekala je od kranjske železniške postaje, preko železniškega mostu čez Savo, mimo Struževega do Nakla, kjer je bilo prvo postajališče. V Naklem je nato pri podvozu pod glavno cesto proga zavila desno čez današnja polja in njive v smeri Strahinja. Trasa železniške proge se je nadaljevala po današnji kolesarski cesti v smeri Dupelj. Skozi Duplje so železniški tiri tekli skozi vas, kjer je bilo sredi vasi na levi strani današnje glavne ceste postajališče. Kmalu naprej od železniške postaje v Dupljah je bila železniška zapornica, kjer je proga prešla cesto in nadaljevala naprej ob desni strani ceste. V Zadragi je bil poleg današnjega cestnega mostu zgrajen še en most, preko katerega je bila speljana železnica, danes pa preko njega teče kolesarska steza. Naprej je proga nadaljevala svojo pot ob desni strani ceste mimo Žiganje vasi in Sebenj do vasi Križe, kjer je bilo na začetku vasi železniško postajališče. Od tam je trasa tekla proti severu in se ob današnjem odcepu za Pristavo strmo spustila v dolino Tržiške Bistrice proti Tržiču. Reko je prečila preko železniškega mostu, ki je še danes viden pod današnjo konstrukcijo cestnega mostu. Proga je nato končno prišla pred nekdanjo tovarno Peko do železniške postaje Tržič.¹⁶



Slika 9: Trasa železniške proge. Zasebni arhiv Jureta Smoleja.

¹⁶ Železnica skozi Naklo, str. 27-28.

Proga je imela potniški in industrijski tir. Slednji je bil zgrajen za lažji prevoz surovin v Bombažno predilnico in tkalnico Tržič, nekoč tovarno Glanzmann & Gassner. Nekaj časa je industrijski tir peljal tudi v opekarno barona Karla Borna v Pristavi.

Kljub temu da je bil industrijski tir namenjen skoraj izključno za predilnico in tkalnico, sta obstajala še dva tira. Eden se je odcepil v Naklem in vodil do gramoznice, drugi tir pa do tovarne Jugobruna v Kranju.¹⁷

Potniški tir je deloval kot hitrejše prevozno sredstvo do služb in šol. Poleg tega je po železnici potekal tudi poštni promet, saj je bilo tako hitreje kot s poštnim vozom po cesti.

Proga je imela dve postaji in tri postajališča:¹⁸

- postaja Tržič – Neumarktl
- postajališče Križe – Heiligen Kreuz
- postajališče Duplje – Duplach
- postajališče Naklo – Naklas
- postaja Kranj – Krainburg¹⁹



Slika 10: Postajališče v Dupljah nekoč. Fototeka Tržiškega muzeja.



Slika 11: Postajališče v Dupljah danes. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

Imena postaj oziroma postajališč so bila v Avstro-Ogrski napisana najprej v nemščini in nato slovenščini. Po razpadu Avstro-Ogrske leta 1918 je Narodni svet izdal odlok, po katerem je uradni jezik na železnici postala slovenščina. Pozneje so bila v Kraljevini oziroma SFR Jugoslaviji imena postaj zapisana še v cirilici. V času druge svetovne

¹⁷ *Železnica skozi Naklo*, str. 46.

¹⁸ Postaja je večje prometno mesto na železniški progi, kjer se opravljajo komercialna, prometna in tehnična dela, postajališče pa je manjše mesto ob progi, kjer se ustavljajo potniški vlaki za vstop oziroma izstop potnikov. Lahko pa ima tudi transportno odpravišče.

¹⁹ *Železnica skozi Naklo*, str. 39.

vojne so Nemci uporabili stara nemška imena, le Križe so dopolnili še z imenom Golnik, torej Heiligenkreuz – Gallenfels.²⁰

O legi železniške postaje Tržič so razpravljali zelo dolgo in se končno odločili za lokacijo v Spodnji Bistrici. Lokacija je zelo ustrezala tovarnam oziroma industrijskim obratom, prebivalci Tržiča pa so bili nad njo razočarani. Postaja je bila več kot kilometer oddaljena od samega mestnega jedra in tako ni bila primerna za potniški promet. Zato so morali zgraditi dovozno pot.



Slika 12: Tržiški kolodvor se je nahajal v Spodnji Bistrici v industrijskem predmestju. Prisrčen pozdrav iz Tržiča, str. 240.

Na postaji Tržič so nalagali zelo veliko lesa in lesnih polizdelkov. Pogosto so v zaprtih tovornih vagonih iz Tržiča potovali čevlji, tkanine, surova lepenka, kose, srpi, dleta, pile, vse kar je takrat izdelovala močna tržiška industrija.²¹ V Tržič pa so dovažali premog, bombaž in surove kože.²²

Proga ni bila kvalitetno grajena, kar se je odražalo v pogostih zastojih in prevrnjenih lokomotivah leto dni po izgradnji. Zaradi izgradnje železniške proge so ceste opustili, saj so potniki po železnici do destinacije prišli hitreje in lažje.

²⁰ Železnica skozi Naklo, st. 39.

²¹ Kavar, 16. 1. 2024.

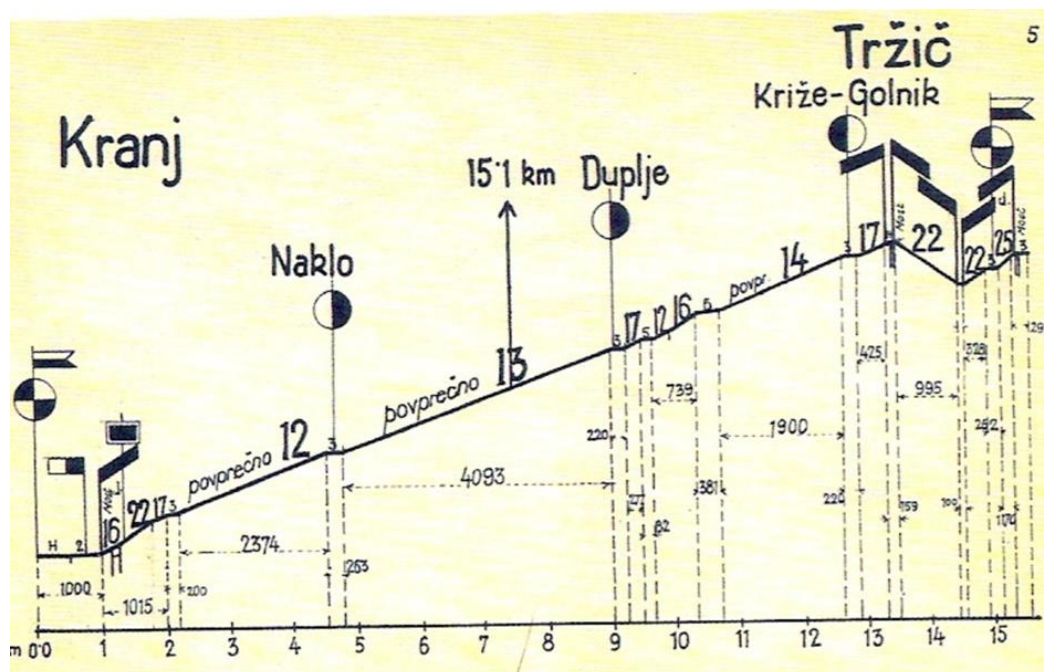
²² Železnica skozi Naklo, str. 41.

Na progi so se dogajale tudi nesreče. Časopis Slovenski narod je že leta 1908 poročal, da je vlak blizu Tržiča povozil konja.²³



Slika 13: Železniška nesreča.
Zasebni arhiv Jožeta Romška.

Kot že omenjeno, je moral vlak takoj, ko je zapustil Tržič, premagati strm klanec na kriško polje. Klanec je imel kar 18-odstoten naklon. Mnogokrat je bilo na lokomotivo pripetih preveč vagonov in pogosto se je zgodilo, da so lokomotive pred vrhom klanca pojenjale moči in se je vlak ustavil. Danes se nam zdi skoraj nepredstavljivo, a vlak se je vrnil do kolodvora po ponovni zalet. Močno so zakurili in povečali paro, da je vlak lahko premagal klanec, ki se nam danes ne zdi posebno strm.²⁴



Slika 14: Poenostavljen vzdolžni profil proge. Železnica skozi Naklo, str. 27.

²³ Slovenski narod, 22. 12. 1908, str. 3.

²⁴ Kavar, Kriške prigode, str. 64.

Kot je pripovedoval oziroma v svojih spominih na petdeseta in šestdeseta leta 20. stoletja piše gospod Kavar, »pogoste težave tržičana niso ušle navihani mladeži ob vlakovem klancu muk. Če je bilo še vreme bolj vlažno, so nastopili idealni pogoji, da z milom namazane tračnice postanejo skoraj nepremostljiva težava lokomotive, strojevodje, vlaka in vseh ter vsega, kar je je s tržičanom takrat potovalo. Vlak je obstal, za Ljudsko milico, kot se je takrat imenovala policija, pa je nastal primer, pri katerem je bilo treba nemudoma in strogo ukrepati ter najti storilce. Ob pogosto se ponavljajočih podobnih primerih se je miličnik na kolesu iz Tržiča kmalu pojavil v kriški šoli, v pisarni ravnatelja. Zasopli miličnik je bil navadno v pogovoru s šolskim ravnateljem zelo kratek in jednat: Že spet so ga nažajfali! Mogoče je ravnatelj pri iskanju storilcev uporabil marsikatero lastno izkušnjo iz svojih dijaških let in storilci so bili hitro odkriti. A se je zgodba znova in znova ponavljala. Navadno z nekaj preteklimi storilci in vsakokrat še s kakšnim novim. In tako iz generacije v generacijo.«²⁵

Prometne prilike					
I. Avtobusna proga Tržič—Ljubljana					
— vozi vsak dan razen nedelje in državnih praznikov —					
Red vožnje je naslednji:					
7,00 odhod iz Tržiča				prihod v Tržič	14,27
7,45 odhod iz Kranja				odhod iz Kranja	13,45
8,25 prihod v Ljubljano				odhod iz Ljubljane	13,00
Cena vožnjam:					
Tržič—Kranj din 55.—, Tržič—Ljubljana din 150.—					
II. Železnica:					
Vozni red:					
Odhod iz Tržiča	4,50	6,50	10,50	14,58	19,00
odhod iz Kranja	5,38	7,39	11,40	15,43	20,22
prihod v Ljubljano	6,40	8,30	12,35	16,35	21,15
Odhod iz Ljubljane	5,00	7,05 ^{xx}	12,50	14,40	19,15
odhod iz Kranja 5,40	7,45 ^x	8,20 ^{xx}	14,15	16,00	20,30
prihod v Tržič 6,12	8,16 ^x	8,51 ^{xx}	14,46	16,31	21,01
* Samo ob delavnikih			xx Samo ob nedeljah		

Slika 15: Vozni red Tržičana. Tržiški vestnik, 5. 8. 1952, str. 5.

²⁵ Kavar, *Kriške prigode*, str. 65-66.

INDUSTRIJSKI TIRI V BPT

V Bombažno predilnico in tkalnico Tržič, takrat tovarno Glanzmann & Gassner, je peljal poseben industrijski tir, ki se je nahajal za postajo v Tržiču. Tir je v tistem času v tovarno prenašal premog in drugo kurjavo, ki jo je tovarna potrebovala za obratovanje. Ob ukinitvi proge tira v tovarni niso razdrli, ampak so ga še dalje uporabljali za interni prevoz. V ta namen so mehanično delavci na preprost vagon vgradili bencinski motor avtomobila Volkswagen 1200, ki je poganjal vagon po tirih. Pozneje so ta motor zamenjali s traktorskim motorjem. Vozilo so dograjevali in je služilo internemu transportu do leta 2000. Vagon so popularno imenovali »karavela«.²⁶



Slika 16: Nekdanji železniški tir v BPT. Foto: Andreja Polanšek.

²⁶ Boštjan Meglič, 27. 2. 2024, in *Železnica skozi Naklo*, str. 55.

LOKOMOTIVA

Do leta 1933 je imela Lokalna železnica Kranj–Tržič, d. d., lastno strojno in vlakovno osebje ter vozni park, potem pa so prišli v sestavo enot v Ljubljani. Takrat so v Tržič pričeli voziti različne lokomotive in vagoni državnih železnic.

Prvi vozni park Tržiške železnice je obsegal:²⁷

2 parni lokomotive vrste 86.02 in 86.03 (pozneje JDŽ 161) ²⁸
5 zaprtih tovornih vozov Gg
8 odprtih tovornih vozov Jhn (št. 96.943, 96.344, 96.945-96.948)
1 potniški voz C III. razred
2 potniška voza BC II. in III. razred
1 kombinirani službeni in poštni voz DF
2 majhna vozička za delo na progi
2 pluga za sneg tipa C

Zaprti vagoni so imeli ročno zavoro, noben voz ni imel zračne zavore. Sami vagoni so tehtali med 8,9 in 9,8 tone.

Ker delniška družba ni imela dovolj lastnih vagonov, so uporabljali tudi vagone državnih železnic, kar pa je bilo finančno neugodno. Izposojevalnina je bila namreč zelo visoka.

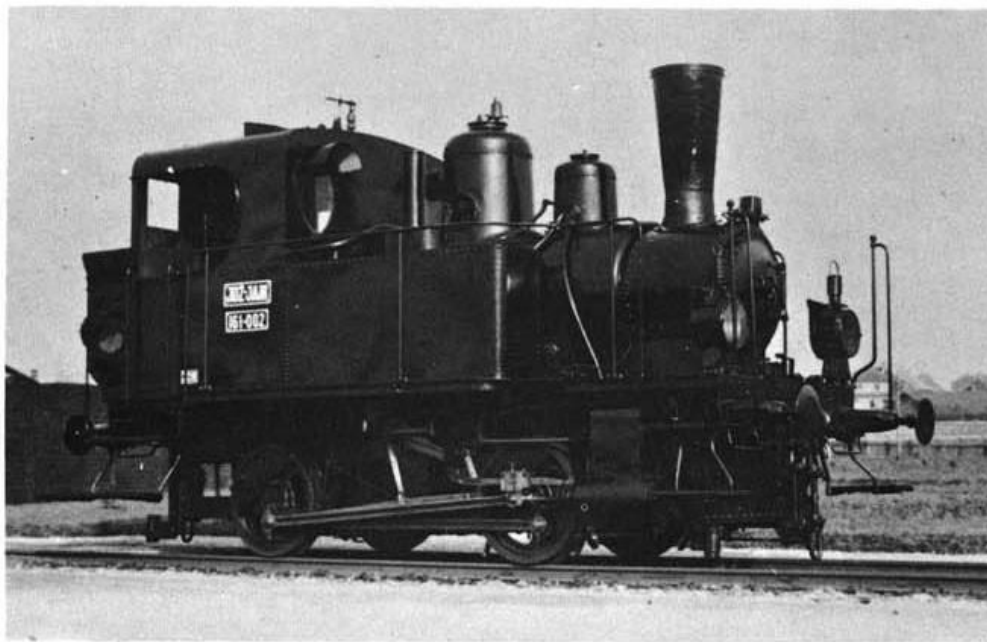
OSNOVNI PODATKI LOKOMOTIVE VRSTE JDŽ (K.K.ST B 86) ²⁹		
tip		0-B-0
premer parnih valjev	mm	230/360
premer pogonskih koles	mm	930
hod bata	mm	430
teža prazne lokomotive	t	16,6
teža polne lokomotive	t	21,1
max. dopustni nadtlak v kotlu	kp/cm ²	15
kurilna površina	m ²	28,7
površina kurilne rešetke	m ²	0,65
max. dopustna hitrost	km/h	50
zaloga vode	m ³	2
zaloga premoga	t	1,25

²⁷ Železnica skozi Naklo, str. 34.

²⁸ V Sloveniji ni več ohranjena nobena lokomotiva te vrste.

²⁹ Železnica skozi Naklo, str. 34.

JDŽ 161-002
(ex kkStB 86.03, Lokalbahn
Kranj – Tržič)
in Ljubljana (ca. 1935)
Sammlung T. Bratè



Slika 17: Lokomotiva JDŽ 161. Dostopno na: *Železnice*, <https://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?p=15774>, 5. 3. 2024.

Poleg lokomotiv vrste JDŽ 161, ki sta bili sprva last Lokalne železnice Kranj–Tržič, so med Kranjem (Ljubljano) in Tržičem vozile še parne lokomotive tipov JDŽ 150 (K.K.St. B 97), JDŽ 151 (Sud 32d, K.K.St. B 394), JDŽ 116 (K.K.St. B 229), JDŽ 52 (K.K.St. B 178) in JDŽ 53 (ÖBB 378).³⁰

Lokomotiva je imela zelo visok dimnik in zato so jo imenovali »tržiška fajfa«.

Vse lokomotive so bile stare, lahke in šibke, saj skromno zgrajena proga ni dopuščala uporabo močnejših in težjih lokomotiv.

Vlakovna kompozicija tržičana je ob parni lokomotivi običajno imela tri do pet vagonov. Eden ali dva sta bila potniška. Potniški vagon je imel na obeh straneh ob oknih lesene klopi, po sredini pa hodnik. Okna vagonov so bila dvizna, odpirala in zapirala so se s širokim trakom. Na oknih je bil v latinici in cirilici napis »Ne naginji se kroz prozor«. Ob vhodu na eni strani potniškega vagona je bilo še tesno stranišče. Za potniškimi vagoni je bil običajno pripet zaprt tovorni vagon, s širokimi drsnimi vrati na sredi. V tem vagonu se je vozil vlakovodja. Pisk njegove piščalke je naznanjal vsakokraten premik vlaka. V tem vagonu so se prevažale manjše pošiljke, pošta, vreče s kruhom, paketi s čevlji ipd. Za vlakovodjinim vagonom so bili pripeti še drugi tovorni vagoni.³¹

³⁰ *Železnica skozi Naklo*, str. 35.

³¹ Kavar, 16. 1. 2023.



Slika 18: Vlak na progi Kranj–Tržič okoli leta 1960.

Foto: Edi Šelhaus. Fototeka Muzeja novejšje in sodobne zgodovine Slovenije.

POSTAJALIŠČE V KRIŽAH

V pripravah na gradnjo železnice je bilo leta 1902 določeno, da bo postajališče na trasi železniške proge Kranj–Tržič tudi v Križah, takrat samostojni občini. Postajališče so locirali na točko 12,721 kilometra od začetne postaje Kranj, pokrivalo pa je tudi okoliške vasi Sebenje, Žiganja vas, Retnje, Breg ob Bistrici in Senično vse do Golnika.³²

Stavbo postajališča so zgradili pozneje, šele leta 1923. Stavba je bila majhna, saj je imela tloris le 10 m x 15 m.³³

Karte za vlak so do izgradnje postajnega poslopja prodajali v nekdanji gostilni Pr' Jak', nasproti kasnejše stavbe postajališča.³⁴ Petnajst minut pred prihodom tržičana na postajališče so v gostilni odprli blagajniško okence in začeli s prodajo. Potniki so se ustavili pred oknom gostilniške zgradbe in tam pri manjšem oknu, ki je bilo izrezano iz večjega, sobnega, kar hitro dobili karto za vlak. Nadstreška nad okencem ni bilo.



Slika 20: Gostilna Pr' Jak' nekoč. Fototeka Tržiškega muzeja.



Slika 19: Gostilna Pr' Jak' danes. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

Od 1. oktobra 1933 je vozovnice prodajal sprevodnik na vlaku.

Po prvi svetovni vojni so na Golniku zgradili bolnico, ki je bila namenjena zdravljenju tuberkuloznih bolnikov, najprej predvsem vojakov. Bolnišnica se je uspešno širila in kriško železniško postajališče je postalo pomembna izstopno-vstopna točka za številne bolnike, ki so se nato s konjsko vprego ali pa pozneje z avtomobili odpeljali do štiri kilometrov oddaljene bolnice.³⁵

³² Železnica skozi Naklo, str. 42.

³³ Prav tam.

³⁴ Kavar, Kriške prigode, str. 64.

³⁵ Leta 1937 so na Golniku odprli poseben paviljon, tako imenovano železničarsko stavbo, ki je bila namenjena železničarjem obolelim za tuberkulozo. Univerzitetna klinika Golnik. Dostopno na <https://www.klinika-golnik.si/o-kliniki/zgodovina>, 28. 2. 2024.



Slika 21: Postajališče v Križah nekoč. Fototeka Tržiškega muzeja.



Slika 22: Postajališče v Križah danes. Foto: Jakob Zalar.
Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

Za potrebe bolnišnice na Golniku so v Križah iz vagonov pretovarjali tudi premog in ga z vozovi vozili v bolnico. Preko kriškega postajališča je potovala tudi pošta za golniško bolnišnico.

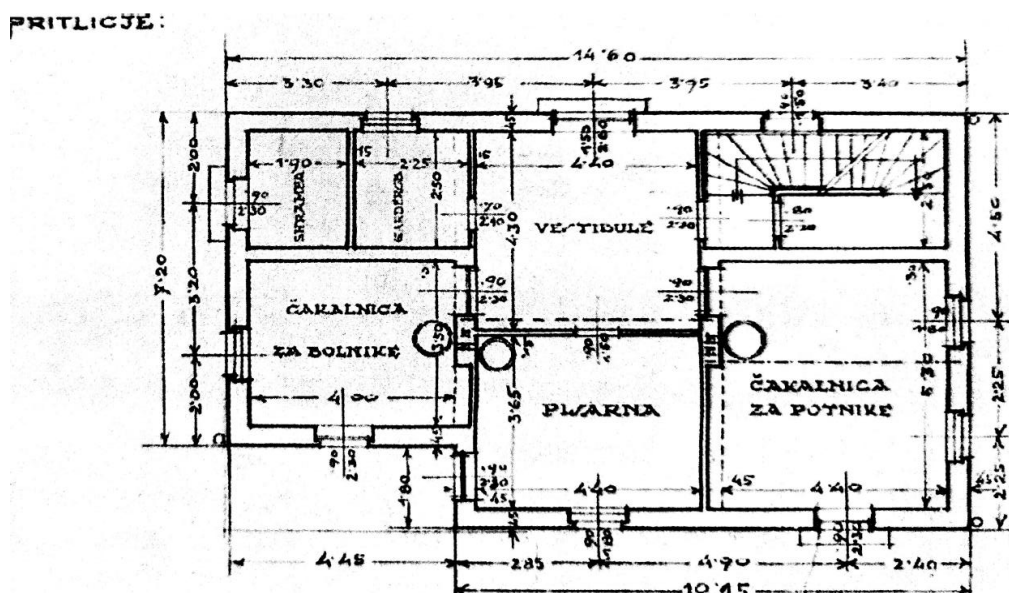
»Z najbolj zgodnjim jutranjim vlakom iz Kranja je vsak dan na kriško postajo pripotoval tovorni vagon poln premoga. Premog je bil namenjen ogrevanju bolnišnice na Golniku. Domači prevoznik Tos, ki je dandanašnji mednarodni logistični prevoznik, je s kakimi dvajsetimi vožnjami na dan, z za tiste čase imenitnim »kiper« (prekucnim) tovornjakom, premog po prašni cesti iz Križev prepeljal na Golnik. Z vlakom so na zdravljenje na Golnik nekoč prihajali tuberkulozni bolniki iz cele nekdanje Jugoslavije. Žal mnogi v obratni smeri tudi v krstah, ko je takrat težko ozdravljiva tuberkuloza še neizprosno kosila.«³⁶

³⁶ Kavar, 16. 1. 2024.



Slika 23: Kriški prevoznik Jože Zupan (desno) pred avtobusom za prevoz potnikov. Fototeka Tržiškega muzeja.

Tik pred 2. svetovno vojno so v Križah zgradili novo lepše poslopje, ki je imelo kot edino v Sloveniji predvideno čakalnico za bolnike. Novo poslopje ni bilo zgrajeno na istem mestu kot prvotno.³⁷



Slika 24: Tloris poslopja postajališča Križe. Železnica skozi Naklo, str. 43.

³⁷ Jože Romšak in *Železnica skozi Naklo*, str. 43.

Križe so bile torej pomembno postajališče. Pomembne so bile tako za Golnik kot tudi za domačine, tako z vidika tovarnega, poštne in potniškega prometa. Na vagone so nakladali les iz okoliških gozdov, z vagoni so potovali izdelki obrtnikov, predvsem številnih čevljarjev. Ko je v Križah delovala tudi pekarna, so z vlakom potovale tudi vreče s pekovskimi izdelki.³⁸

Pomembno prevozno sredstvo je bil tržičan tudi za nekdanjo kriško vojašnico Jugoslovanske ljudske armade, ki je v Križah delovala v letih 1947 do 1967.

Za prebivalce Križev in okoliških vasi je bil tržičan nenadomestljivo prevozno sredstvo na delo ali šolo v Kranj ali naprej v Ljubljano. Dnevno je iz Križev potovala tudi pošta, ki je z najbolj zgodnjim vlakom v Križe tudi prihajala.

Nenazadnje pa je bil tržičan pomemben tudi za Osnovno šolo Križe. V šolski kroniki zasledimo, da so se šolarji z vlakom odpravili po Sloveniji, zadnji letniki pa tudi po Jugoslaviji. Na primer prvošolčki so se z vlakom na zaključni izlet običajno peljali v Kranj, četrti razredi pa že do Ljubljane ali Bleda.³⁹

Gospod Kavar se v knjigi Kriške prigode takole spominja šolskih izletov z vlakom:

« Za izletniške malice takrat še ni bilo bogato naloženih sendvičev in sokov v tetrapaku ali konzervah. Kos kruha, rezina salame, trdo kuhano jajce, jabolko, čaj v steklenici kokte ...Seveda je bila malica najbolj slastna nemudoma, ko je vlak komaj speljal s kriške železniške postaje. Trdo kuhano jajce pa se s pustim rumenjkom kaj rado zatakne v grlu. Ko je tržičan komajda zasopihal čez Kriško polje, so imele tovarišice, kot so se nekdanje imenovali učiteljice, že nemalo opraviti s trkanjem po hrbtih učencev, ki se jim je rumenjak zataknil na poti iz ust v želodček. »⁴⁰



Slika 25: Cestna zapornica na koncu Retenj, kjer je danes križišče proti Pristavi.

Zasebni arhiv Jožeta Romška.

³⁸ Kavar, 18. 1. 2024.

³⁹ Šolska kronika OŠ Križe 1908-1966.

⁴⁰ Kavar. *Kriške prigode*, str. 68-69.

Na teh prehodih je prihajalo tudi do prometnih nesreč. Leta 1939 je vlak na cestnem prehodu povozil pešca Franca Ankeleta, leta 1947 pa le štiriletnega Dušana Šuligoja. Leta 1938 je med neurjem veter porinil vagon preko iztirnika, da je ta iztiril.

Nenavaden pripetljaj pa se je zgodil leta 1948, ko sta pri premiku vagonov s postajališča ušla dva tovorna vagona proti Kranju in se ustavila šele pri čuvajnici med Kranjem in Žabnico. Postajo v Kranju sta prevozila kar s hitrostjo okoli 100 km/h.⁴¹

Starejši domačini se še danes z veseljem spominjajo vlaka in številnih doživetij povezanih z njim. Pripovedujejo, da so kot otroci na tračnice postavil aluminijasti kovanec takratnih par,⁴² kar je nato postal od vlaka sploščen odličen spominek.⁴³

Kustos tržiškega muzeja dr. Bojan Knific pa je slišal zanimivo zgodbo o ponarejanju kart: *»Šla sem pa tudi z vlakom v šolo. Karte za vlak so prodajali per Jak, tam je bila tudi gostilna, trgovina in pošta. Ena od deklet, ki je delala per Jak, je bila moja sošolka. Ta nam je karte nekako ponaredila, da smo se zastonj peljali v Tržič. Večkrat smo tako naredili. Ampak še vedno ni bilo zelo blizu. S Sebenj do Križev smo šli peš, potem pa od kolodvora pri Peku spet do Tržiča peš. Eno postajo smo se pa le prepeljali z vlakom, in to zastonj.«*⁴⁴

Postajališče v Križah je bilo skupaj s progo Kranj–Tržič ukinjeno januarja 1966. Železniške tire so demontirali julija,⁴⁵ stavba postajališča pa je bila spremenjena v stanovanjsko stavbo in kot adaptirana dvostanovanjska hiša stoji še danes.



Slika 26: Demontirana železniška proga ob kriški postaji avgusta 1966. Foto: M. Prešern. Fototeka Gorenjskega muzeja Kranj.

⁴¹ Železnica skozi Naklo, str. 43.

⁴² Para je bil stotin jugoslovanskega dinarja.

⁴³ Kavar, 18. 1. 2024.

⁴⁴ Knific, terenski zapiski, 19. 2. 2014.

⁴⁵ Zabeleške fototeke Gorenjskega muzeja ob sliki 26.

UKINITEV TRŽIČANA

Železniška proga tržičana je potekala ob trasi stare cestne povezave med Ljubljano in Celovcem. Proga je bila zgrajena dokaj pozno, zato ni prevzela vsega cestnega prometa, saj so bili v Tržiču prvi zametki prometa z motornimi vozili že pred gradnjo proge.⁴⁶

Po drugi svetovni vojni so bile železniške proge zelo zapostavljene, vlaganj ni bilo. S poceni prevozi so železnice morale pomagati ostalemu gospodarstvu. V tem času se je tudi v Tržiču zelo razvil cestni promet. Prednost avtobusnega prevoza je, da potnika pripelje skoraj na cilj. Železniška postaja je bila v Tržiču zelo odmaknjena od centra, saj so morali »delavci, nameščenci in šolarji dnevno napraviti 2,5 kilometra nepotrebnega pota od Tržiča do kolodvora in obratno.«⁴⁷

Poleg tega so bili vlaki neudobni, vozili so počasi in poredko.

Proga je v zadnjih letih služila predvsem za prevoz delavcev in dijakov. Doprinos prevozov te proge ni bil zadosten za kritje stroškov obratovanja.

Proga je bila v slabem stanju, dopuščala je le 14 ton osne obremenitve in maksimalno hitrost 45 km/h. Na tako kratki razdalji ni mogla tekmovati s cestnim prometom. Cestne povezave so bile dobre in so brez težav prevzele še promet železnice.

Izvršilni svet Socialistične republike Slovenije je 18. decembra 1965 dal soglasje za ukinitvev prometa. Tako je vlak zadnjič odpeljal iz Tržiča 15. januarja naslednjega leta ob 15. uri. Vlak so Tržičani pospremili z godbo na pihala. Na enem od vagonov je nastal napis »Termit vse požre.« Ukinitvev proge je namreč predlagal direktor s priimkom Mravlja.⁴⁸



Slika 27: Zadnji vlak je iz Tržiča odpeljal 15. januarja 1966 ob 15. uri. Foto: Edi Šelhaus. Fototeka Muzeja novejšje in sodobne zgodovine Slovenije.

⁴⁶ Železnica skozi Naklo, str. 52.

⁴⁷ Tržiški vestnik. *Ali je mogoče podaljšati železniško progo do središča Tržiča*, 5. 10. 1952, str. 3.

⁴⁸ Tržičan. *Knific, Tržičan s Tržiško fajfo*, 1. 6. 2023, str. 18-19.



Slika 28: Tržičani so z godbo poslovlili od tržičana. Fototeka Muzeja novejšje in sodobne zgodovine.

Če povzamemo, so vlak ukinili zaradi

- konkurence motornega prometa (tovornjakov, avtobusov),
- zastarelih, neudobnih in počasnih vlakov,
- dajanja prednosti cestnemu prometu.
- Proga je bila slaba in nevzdrževana.
- Vlaki so vozili poredko.
- Tržiška železniška postaja je bila precej oddaljena od mestnega središča.

Del proge iz Kranja do Naklega, dolg 4 kilometre, so obdržali. Odsek proge Naklo–Tržič, dolg 10 kilometrov, so pričeli 20. julija 1966 rušiti. Tirnice in mostne konstrukcije je odkupilo podjetje Dinos iz Ljubljane. Postajno stavbo, lokomotivsko lopo in druge objekte je julija 1966 za svoje potrebe kupila Tovarna obutve Peko, postajno skladišče pa Združena lesna industrija. Ostale objekte so porušili ob širitvi ceste. Po delu trase proge od Križev do Tržiča je sedaj speljana cesta.⁴⁹

»Zanimivo je, kaj se je zgodilo s tem vlakom in tračnicami. Ljudje so pravili, da Tržičani nobeno stvar v zgodovini niso tako hitro naredili, kot so progo hitro razdrli in tračnice umaknili. Pa ne bi bilo potrebno. Če bi se kaj drugega tako hitro naredilo, bi bilo v Tržiču vse kaj drugače, kot je.«⁵⁰ Po pripovedovanju očeta so namreč ljudje veliko železja odnesli domov in ga uporabili pri gradnji hiš.⁵¹

⁴⁹ *Železnica skozi Naklo*, str. 54.

⁵⁰ Knific, TZ, 26. 11. 2013.

⁵¹ Zalar, oktober 2023.

ZAKLJUČEK IN UGOTOVITVE

Danes na prvi pogled ni več opaziti, da je od Kranja do Tržiča potekala železniška proga, a ob pozornemu opazovanju kar naenkrat opaziš številne sledi: jarek ob cesti, ostanki industrijskega tira pri tovarni BPT, tu so še kamniti mostovi, nekateri opuščeni, drugi preurejeni v cestne.

Skozi polletno načrtno raziskovanje sem našel odgovore na vprašanja, ki sem si jih zastavil na začetku naloge. Hkrati sem izvedel še veliko več o tržiški železnici in spoznal zanimive ljudi.

Kdaj so začeli razmišljati o gradnji železnice?

Ideja o železnici se je začela širiti že sredi 19. stoletja okoli leta 1843.

Kdaj so železniško progo odprli? Kdo je financiral izgradnjo?

Progo so odprli 22. junija 1908.

Stroške izgradnje so si delili država (1 750 000 kron), dežela (320 000 kron) in posamezni zainteresirani podjetniki, ki so skupaj zbrali 170 000 kron. To so bili baron dr. Karl Born, Charles Moline, Edmund Glanzmann, Karl Mally ter hranilnice, največ Kranjska hranilnica. Skupaj je gradnja torej stala 2 240 000 kron.

Ali so železniško progo uporabljali samo za prevoz potnikov ali tudi za tovorni prevoz?

Progo so uporabljali za potniški in tovorni promet. Imela je tudi industrijske tire. Tovorni vagoni so v Tržič vozili bombaž za Bombažno predilnico in tkalnico, surove kože za Tovarno Peko in premog za tržiško industrijo in bolnišnico na Golniku. Iz Tržiča pa so potovali čevlji, tkanine, surova lepenka, kose, srpi, dleta, pile, torej vse, kar je izdelovala takrat dokaj močna tržiška industrija.

Kateri odsek proge je bil za vlečno lokomotivo najtežji?

Najtežje je bilo premagati vzpon iz Tržiča na kriško polje.

Kakšna je bila moč in hitrost lokomotive? Koliko vagonov je lahko vlekla?

Čez progo je vozilo veliko različnih lokomotiv, vendar je najbolj znana lokomotiva vrste JDŽ (K.K.St B 86), ki so jo zaradi visokega dimnika klicali »tržiška fajfa«. Lahko je dosegla maksimalno hitrost 50 km/h in je sama lahko nosila 4,5 ton tovora. Poleg tega je lahko vlekla le tri do pet vagonov, saj je bila stara, lahka in šibka.

Kdaj in zakaj so ta odsek železniške proge zaprli? Ali je bila res ekonomsko nerentabilna?

Zadnji vlak je iz Tržiča odpeljal 15. januarja 1966.

Proga je bila nerentabilna. Proge niso vzdrževali, saj je bilo to zelo drago. Vlaki so bili zastareli, neudobni in počasni. Tovorni promet je pogosto povzročal zamude in tako delal težave potnikom. Proga ni prinesla veliko dobička, v uporabnosti pa jo je prehitel avtobusni promet, ki je bil v tistem času tudi zelo moderen.

Katere ostanke nekdanje železniške proge je mogoče na terenu videti še danes?

Na terenu danes lahko še opazimo ostanke železniških tirov, mostove, ki so opuščeni ali pa preurejeni v cestne, postajališča, ki so preurejena v stanovanjske hiše, npr. v Dupljah in Križah. Ob trasi najdemo še posamezne kamne, s katerimi so ob pričetku gradnje označili potek proge.



Slika 29: Nekdanji železniški most v Zadragi. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

Tržiška železniška proga, ki je delovala med letoma 1908 in 1966, je bila torej pomembna za Tržič in njegovo okolico. Tržič je kot pomembno industrijsko mesto povezovala s Kranjem in naprej z glavnim deželnim oziroma republiškim mestom – Ljubljano. Proga je podpirala razvoj tržiške industrije, pomembna pa je bila tudi za potniški promet.

Svoje postajališče s postajenačelnikom so imele tudi Križe. Za domačine je vlak pomenil tudi prevozno sredstvo v službo ali šolo, za učence kriške šole pa okno v svet, ko so se odpravili na šolske izlete. Postaja v Križah je bila tudi izstopna točka za bolnišnico Golnik.

V času raziskovanja sem ugotovil, da se z zgodovino tržiške železnice ukvarja veliko domačinov – ljubiteljev lokalne zgodovine. Zbirajo gradivo o železnici in ob okroglih obletnicah prirejajo razstave. Gradivo o železnici zbirajo tudi v Tržiškem muzeju.

Pri pogovorih z ljudmi sem ugotovil, da se ljudje z veseljem spominjajo nekdanje železnice. Z njo so povezane številne anekdote. Opazil sem tudi, da se ljudje s

ponosom spominjajo časov, ko je bil Tržič s svojimi velikimi tovarnami pomembno slovensko industrijsko središče.

Veliko ljudi si želi, da tržiške proge ne bi ukinili in da bi tržičan vozil še danes. Menim, da proga danes ne bi imela pomena za tovorni promet, saj v Tržiču ni več industrije, ki bi proizvajala velike količine izdelkov.

Proga pa bi bila zelo dobrodošla za potniški promet, posebno zaradi dnevnih zastojev na cestah. Ali kot je dejal gospod Kavar: »Kaj bi v času jutranjih in popoldanskih konic dali številni Tržičani, ki stojijo v kolonah na prepolnih cestah? Namesto njih bi namreč lahko na tirih proti Kranju in naprej proti Ljubljani brzela sodobnejša izvedba tržičana.«⁵²

Pri raziskovanju sem ugotovil, da je zgodovina tržičana zelo obsežna. Pri nadaljnjem raziskovanju bi si želel še bolj poglobljeno **raziskati sledeče teme**:

1. Vpliv železnice na vas Križe

2. Proga in tipi lokomotiv ter vlakovna kompozicija

3. Vzroki za zaprtje železnice in možnosti ponovnega odprtja za potniški promet

4. Železniška proga Kranj – Tržič med drugo svetovno vojno

Pri metodah dela bi lahko zbral še več ustnih virov in se še bolj povezal z vaščani. Ena od možnosti pa je tudi, da bi poiskal več arhivskega gradiva, posebno o ustanovitvi železnice, trasiranju proge ali o zaprtju. Med starejšimi krajan bi lahko izvedel tudi anketo.

Na koncu svojega dela sem se zavedel, kako je tržičan pomemben za našo lokalno zgodovino. Zato je zelo pomembno, da se ohrani spomin na nekdanjo železniško progo. Dobil sem kar nekaj praktičnih idej, **kako bi lahko ohranili spomin na tržičana**:

1. V Tržiškemu muzeju se postavi stalna razstava o tržičanu. V ta namen bom muzeju predal tudi izvod naloge in na novo pridobljeno slikovno gradivo.

2. V Križah se postavi informacijska tabla s fotografijami in kratko zgodovino vlaka, ki je nekoč vozil skozi vas. Tabla bi lahko stala nasproti nekdanje železniške postaje ob sedanjem avtobusnem postajališču. Idejo bom predstavil predsedniku Krajevne skupnosti Križe.

3. V šoli bom postavil razstavo o tržičanu. Sošolci in številni učenci so bili namreč nad nekdanjim tržiškim vlakom in mojim raziskovanjem zelo navdušeni.

⁵² Kavar, 18. 1. 2024.

VIRI IN LITERATURA

LITERATURA

Kavar, Janez. *Kriške prigode: o Križah in Križanih, ki jih ni več*. Radovljica: Didakta, 2009.

Knific, Bojan. *Bornovi v Tržiču: pričevanja o življenju tržiških baronov*. Kranj: Narava, 2016.

Knific, Bojan. *Tržič v besedi in sliki: spomini na prvo polovico in sredino 20. stoletja*. Tržič: Tržiški muzej, 2017.

Kragl, Viktor. *Zgodovinski drobci župnije Tržič*. Tržič, 1936.

Mohorič, Ivan. *Zgodovina obrti in industrije v Tržiču: Bombažna predilnica in tkalnica v Tržiču: nastanek, razvoj in delo*. Tržič: Bombažna predilnica in tkalnica Tržič, 1960.

Prisrčen pozdrav iz Tržiča: zbirka razglednic Toneta Kavčiča s pripovedmi o ljudeh in njihovem življenju. Tržič: Zveza kulturnih organizacij, 2019.

Železnica skozi Naklo: 100 let železniške proge Kranj–Naklo–Tržič. Naklo: Občina Naklo, 2008.

PRIMARNI VIRI

MATERIALNI VIRI:

- Ostanki proge.
- Železniški most v Kranju, Tržiču, Zadragi in Naklem.
- Postajališče v Križah, danes prenovljeno v stanovanjsko hišo.
- Postajališče v Dupljah, danes prenovljeno v stanovanjsko hišo.
- Prometnikova svetilka, last Jožeta Romška.

PISNI VIRI:

- **ARHIVSKI VIRI**

Arhiv Tržiškega muzeja.

Arhiv Osnovne šole Križe. Šolska kronika Osnovne šole Križe (1908–1966). Hrani OŠ Križe.

- ČASOPISNI VIRI

Gorenjec. *Ob otvoritvi nove železnice Kranj–Tržič*, št. 26 (letn. 9), 27. 6. 1908, str. 1.

Gorenjec. *Tržiške novice*, št. 28 (letn. 9), 11. 7. 1908, str. 3.

Gorenjski glas. *Zadnji teden življenja*, št. 4 (letn. 19), 12. 1. 1966, str. 3.

Slovenec. *Otvoritev železnice Kranj–Tržič*, št. 152 (letn. 36), 6. 7. 1908, str. 1.

Slovenski narod. *Dnevne vesti*, št. 298 (letn. 41), 22. 12. 1908, str. 3.

Tržičan. Knific, Bojan. *Tržičan s Tržiško fajfo: nekaj okroglih obletnic načrtovanja železniške proge in prva vožnja tržiškega vlaka*, št. 4 (letn. 27), 1. 6. 2023, str. 18–19.

Tržiški vestnik. *Ugodne vozovnice na avtobusih za dijake*, št. 14 (let. 6.), 15. 9. 1957, str. 3.

Tržiški vestnik. *Ali je mogoče podaljšati železniško progo do središča Tržiča*, št. 3 (letn. 1), 5. 10. 1952, str. 3.

- SPLETNE STRANI

Lokomotiva tipa JDŽ 161, dostopno na

<https://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?p=15774>, 5. 3. 2024.

Tržičan s tržiško fajfo. Dostopno na: <https://www.mojaobcina.si/trzic/novice/trzican-s-trzisko-fajfo.html>, 9. 2. 2024.

Univerzitetna klinika Golnik. Naša zgodovina. Dostopno na: <https://www.klinika-golnik.si/o-kliniki/zgodovina>, 25. 2. 2024.

Železniška proga Kranj-Naklo-Tržič in muzejska lokomotiva. Dostopno na <https://tdnaklo.com/zelezniska-proga-kranj-naklo-trzic-in-muzejska-lokomotiva/>, 9. 2. 2024.

Železnice, <https://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?p=15774>, 5. 3. 2024.

FOTOGRAFIJE

Fototeka Gorenjskega muzeja, januar 2024.

Fototeka Muzeja novejše in sodobne zgodovine Slovenije, 9. 2. 2024.

Fototeka Tržiškega muzeja, 7. 12. 2024.

Zasebna zbirka Jožeta Romška, 16. 2. 2024.

Zasebna zbirka Jureta Smoleja, 2019.

Zasebna zbirka Marine Bohinc, 2. 3. 2024.

USTNI VIRI

Bohinc Marina, hči načelnika železniške postaje Tržič Franca Bobiča 1962–1965, 28. 1. 2024.

Kavar Janez, Križan in poznavalec tržiške lokalne zgodovine, pisec knjig, 12. 1. 2024.

Knific Bojan, kustos Tržiškega muzeja, 11. 1. 2024.

Meglič Boštjan, kustos in restavrator Tržiškega muzeja, 11. 1. 2024.

Mencinger Petra, poslovna sekretarka na Slovenskih železnica in teta, 2023.

Muzik Milena, nekdanja učiteljica zgodovine v OŠ Križe, 1. 3. 2024.

Poljanec Anton, prebivalec Sebenj, 12. 12. 2023, 15. 2. 2024.

Zalar Drago, oče in profesor zgodovine, 2023

ZAHVALA

Raziskovalna naloga je zahtevala ogromno dela. Pri tem so mi pomagali številni ljudje.

Najprej gre zahvala mojemu očetu Dragu Zalarju, ki mi je predstavil tržiško železnico in mi povedal veliko o njej, mi dajal praktične nasvete za delo in me ob tem podpiral.

Hvala dr. Bojanu Knificu in Boštjanu Megliču, kustosoma Tržiškega muzeja, ki sta mi predstavila veliko gradiva, ki mi je pomagalo pri oblikovanju naloge.

Posebna zahvala gre tudi g. Janezu Kavarju, g. Jožetu Romšaku in ge. Marini Bohinc, s katerimi sem opravil intervjuje. Hvala tudi vsem drugim, ki so mi posredovali koristne informacije.

Hvala učiteljici Simoni Bertoncelj za lektoriranje in učiteljici Mojci Kralj za prevod povzetka v angleščino.

Posebna zahvala pa gre tudi moji mentorici in učiteljici Andreji Polanšek, ki mi je pomagala oblikovati nalogo in me ves čas spodbujala k delu.

KAZALO SLIK

Slika 1: S kustosom dr. Bojanom Knificem v arhivu Tržiškega muzeja. Foto: Andreja Polanšek. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	5
Slika 2: Ostanki železniških tirov na terenu. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	6
Slika 3: Tržiška železnica je bila del Južne železnice. Fototeka Tržiškega muzeja.	7
Slika 4: Dr. Karl Born, tržiški podjetnik, ki je prispeval sredstva za izgradnjo železnice. Dostopno na https://sl.wikipedia.org/wiki/Karl_Born , 5. 3. 2024.	8
Slika 5: Gradnja mostu čez Tržiško Bistrico okoli leta 1900. Fototeka Tržiškega muzeja.	9
Slika 6: Obvestilo o odprtju proge. Železnica skozi Naklo, str. 18.	10
Slika 7: Prihod prvega vlaka v Tržič 1908. Fototeka Tržiškega muzeja.	11
Slika 8: O otvoritvi proge Kranj–Tržič je na prvi strani poročal tudi časopis Slovenec. Slovenec, 6. 7. 1908, str. 1.	12
Slika 9: Trasa železniške proge. Zasebni arhiv Jureta Smoleja.	13
Slika 10: Postajališče v Dupljah nekoč. Fototeka Tržiškega muzeja.	14
Slika 11: Postajališče v Dupljah danes. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	14
Slika 12: Tržiški kolodvor se je nahajal v Spodnji Bistrici v industrijskem predmestju. Pristrčen pozdrav iz Tržiča, str. 240.	15
Slika 13: Železniška nesreča. Zasebni arhiv Jožeta Romška.	16
Slika 14: Poenostavljen vzdolžni profil proge. Železnica skozi Naklo, str. 27.	16
Slika 15: Vozni red Tržičana. Tržiški vestnik, 5. 8. 1952, str. 5.	17
Slika 16: Nekdanji železniški tir v BPT. Foto: Andreja Polanšek.	18
Slika 17: Lokomotiva JDŽ 161. Dostopno na: Železnice, https://www.zeleznice.in.rs/forum/viewtopic.php?p=15774 , 5. 3. 2024.	20
Slika 18: Vlak na progi Kranj–Tržič okoli leta 1960.	21
Slika 19: Gostilna Pr' Jak' danes. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	22
Slika 20: Gostilna Pr' Jak' nekoč. Fototeka Tržiškega muzeja.	22
Slika 21: Postajališče v Križah nekoč. Fototeka Tržiškega muzeja.	23
Slika 22: Postajališče v Križah danes. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	23
Slika 23: Kriški prevoznik Jože Zupan (desno) pred avtobusom za prevoz potnikov. Fototeka Tržiškega muzeja.	24
Slika 24: Tloris poslopja postajališča Križe. Železnica skozi Naklo, str. 43.	24
Slika 25: Cestna zapornica na koncu Retenj, kjer je danes križišče proti Pristavi.	25
Slika 26: Demontirana železniška proga ob kriški postaji avgusta 1966. Foto: M. Prešern. Fototeka Gorenjskega muzeja Kranj.	26
Slika 27: Zadnji vlak je iz Tržiča odpeljal 15. januarja 1966 ob 15. uri. Foto: Edi Šelhaus. Fototeka Muzeja novejših in sodobnih zgodovine Slovenije.	27
Slika 28: Tržičani so z godbo poslovili od tržičana. Fototeka Muzeja novejših in sodobnih zgodovine. ...	28
Slika 29: Nekdanji železniški most v Zadrugi. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	30
Slika 30: Železniška svetilka Jožeta Romška. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	36
Slika 31: Vijaki za pričvrstitev železniških tirnic na pragove. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	37
Slika 32: Na obisku pri gospodu Jožetu Romšku. Foto: Andreja Polanšek. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.	37
Slika 33: Franc Bobič, načelnik Železniške postaje Tržič. Zasebni arhiv Marine Bohinc.	38

PRILOGA 1: INTERVJU Z GOSPODOM ROMŠAKOM

Jože Romšak je velik poznavalec lokalne tržiške zgodovine in ljubiteljski raziskovalec. Je tudi zbiralec starih predmetov. Napisal je že več knjig o zgodovini Tržiča in okolice. Dobro pozna tudi zgodovino tržiškega vlaka. O tržičanu ima zbranega veliko gradiva, najbolj dragocen predmet, ki ga hrani, pa je zagotovo zelo lepa svetilka prometnika. Z mentorico sva ga 15. februarja 2024 obiskala na njegovem domu.

Ali ste že veliko raziskovali tržiško železnico?

Da, kar veliko. Ob 100- obletnici odprtja železniške proge Kranj–Tržič sem sodeloval pri pripravi razstave, ki jo je pripravil Tržiški muzej. Že pred tem sem pripravil tudi samostojno razstavo.

Koliko gradiva o železnici imate doma?

O železnici imam zbranega veliko gradiva. Zbral sem precej starih fotografij in razglednic. Zbranih imam veliko časopisnih člankov iz starih časopisov. Od predmetov pa imam železniško svetilko in vijake s tirov.

Svetilka je res zanimiva. Ali mi lahko kaj več poveste o njej?

To je signalna luč. Imeli so jo na koncu vlaka in je služila za komunikacijo s strojevodjem. Uslužbenec jo je ob postanku snel z vlaka in ko je bil čas za odhod, je z njo signaliziral strojevodji, naj odrine. Nato je postavil luč nazaj na svoje mesto.



Slika 30: Železniška svetilka Jožeta Romška. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

Čemu pa so služili ti vijaki?

Vijake sem shranil, ko so razstavili še zadnje tire. Vijaki so služili pričvrstitvi železniških tirnic na pragove.



Slika 31: Vijaki za pričvrstitev železniških tirnic na pragove. Foto: Jakob Zalar. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

Prihajam iz kriške šole. Ali mi lahko kaj poveste o postajališču v Križah?

Prvo postajališče je bilo na mestu, kjer je danes trgovina Kmetijske zadruge Križe. Nato so zgradili novo stavbo, v kateri je živel prometnik.

Kako pa je bilo s prometniki?

Prometniki so bili prisotni pri vsaki postaji. Prometnik je z družino pogosto živel na postajališču ali v neposrednji bližini postajališča, da se mu ni bilo treba sprehajati in dvigati zapornice.

Je na železnici prihajalo do nesreč?

Ja, na progi je prišlo do nesreč. Prva nesreča se je zgodila že kmalu po odprtju. Vlak je recimo zbil avto ali povozil konja. Pogosto je tudi iztiril in je skoraj vedno zamujal. Do nesreč je pogosto prihajalo, kjer so bili prehodi z zapornicami. Ohranjeno imam tudi fotografijo nesreče v Dupljah.



Slika 32: Na obisku pri gospodu Jožetu Romšku. Foto: Andreja Polanšek. Zasebni arhiv Jakoba Zalarja.

PRILOGA 2: SPOMINI MARINE BOHINC NA TRŽIČANA

V jeseni leta 1962 se je moj oče FRANC BOBIČ zaposlil v Tržiču kot načelnik železniške postaje Tržič in naša družina se je z Bleda, kjer smo živeli dolgo vrsto let, preselili v TRŽIČ. Stanovali smo na železniški postaji. Jaz sem obiskovala četrti letnik gimnazije v Kranju in mi je bilo zelo všeč, da sem imela prevozno sredstvo – vlak tako blizu. Ko smo živeli na Bledu, sem pešačila debelo uro do postaje BLED – JEZERO, da sem prišla na Jesenice, kamor sem hodila v gimnazijo. V Tržiču me je vsak dan prebudil ropot prvega vlaka, ki je že pred šesto uro zjutraj pripeljal delavce v službo. Tako sem imela še dosti časa, da sem se mirno pripravila za šolo. Na vlak sem pritekla zadnjo minuto, saj sem vedela, da moj oče čaka samo še name in šele potem dvigne loparček, kar pomeni dovoljenje za odhod. Do postaje KRIŽE je bila proga speljana precej navkreber, zato smo se radi šalili, da vlak stavka, ker je že utrujen. »Še ta košček, še ta košček!« in se je ustavil na postaji v Dupljah, Žejah in Naklem. Tudi po ravnem je vozil lepo počasi tako, da smo skoraj vedno z zamudo prišli v KRANJ. Velikokrat so bili naši sošolci veseli, ker smo zamujali, saj tako nismo smeli prvo uro pisati raznih šolskih nalog, ker nikogar, ki se je vozil s tržičanom, ni bilo pravočasno v šolo.

Na žalost pa je bila čez dve leti železniška proga KRANJ–TRŽIČ zaradi nerentabilnosti ukinjena. Zadnji vlak je odpeljal januarja 1965. Še isto leto so jo porušili in odstranili. Podrli so tudi železniško postajo. Ostal je le lep spomin na tržiški vlak.



Marina Bohinc, 28. 1. 2024

*Slika 33: Franc Bobič, načelnik Železniške postaje Tržič.
Zasebni arhiv Marine Bohinc.*