

Zakaj kamniški vlak vozi še danes?

Kamniški vlak v težavnih časih

(1968-1978)



Avtorici: Špela Hribar in Sabina Komar, 9. razred
Mentorica: Vilma Vrtačnik Merčun, prof.
Osnovna šola Rodica, Domžale, april 2009

CILJI RAZISKAVE



V 60. letih 20. stoletja so mnoge lokalne proge ukinili (npr. Jesenice–Trbiž, Kranj–Tržič, Ljubljana–Vrhnika, Velenje–Dravograd itd.).

Zakaj je kamniška železnica uspešno prestala to krizno obdobje in vozi še danes?

Potek raziskovalnega dela



Obisk Železniškega muzeja v Ljubljani: pred starim kamničanom

Viri podatkov



PISNI VIRI

- **Občinski poročevalec, Slamnik, Kamniški občan**, glasila občin Kamnik in Domžale za obdobje 1966 do 1980 in letnika 1990, 1991 (stoletnica) – arhivi: *Medobčinski muzej Kamnik, Matična knjižnica Kamnik, Knjižnica Domžale*
- **vozni redi, sheme** – arhiv *Železniškega muzeja*

USTNI VIRI

- intervju z g. **Jožetom Pogačnikom**, nekdanjim predsednikom Skupščine Občine Domžale
- intervjuji s **prometniki železniških postaj** Kamnik, Jarše–Mengeš in Domžale

Zgodovina kamniške železnice od načrtov in izgradnje do ukinitve...



1846 Južna železnica (Dunaj–Trst) do Celja, 1849 do Ljubljane

1868 – Kamničani prvič zaprosijo za graditev kamniške proge

1880 – podržavljena Rudolfova železnica (kolodvor v Šiški), Južna železnica ostane v zasebni lasti (glavni kolodvor)

1879 ustanovljen Konzorcij za graditev kamniške proge

1880 dobijo dovoljenje za ozkotirno progo

1886 zborovanje v hotelu Slon in zbiranje kapitala (Peter Majdič)

1889 baron ing. Oskar Lazarini in podjetnik Alojz Prašnikar dobita koncesijo (odločilna smodnišnica v Kamniku)

1891 (28. jan.): odprtje proge (do kolodvora Lj. Šiška)

Zgodovina kamniške železnice do ukinitve...



1891 – 1932: *“Med vožnjo cvetlice trgati je strogo prepovedano”* (vožnja 72 min.)



Železniška postaja Kamnik (1932)

1923: podržavljenje
Južne železnice –
kamničan začne voziti
do glavnega
kolodvora

1932: nov vlak, nov
vozni red
(vožnja 45 min.)

Zgodovina kamniške železnice do ukinitve...

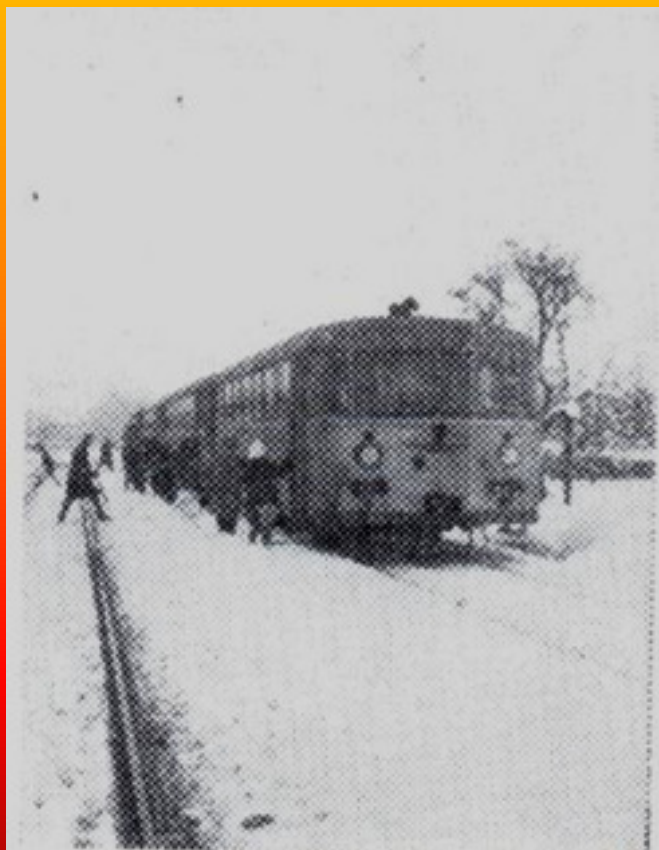


1942 obvozna proga Šentvid–
Črnuče–Zasavje (Nemci jo
izboljšajo–direktni brzovlaki
z Dunaja)

1948 poglobitev
proge, obnovitev
želez.postaj

1968 (1. feb.) Izvršni svet SR
Slov. ukine kamniško progo
(razlog: nerentabilnost)

Dogodki ob ukinitvi kamniške proge



- 1966: železničarji ugotovijo, da ima kamniški vlak izgubo (343 milij. S din).
- 27. dec. 1967 IS SRS sklene, da ne bo več kril izgube (tedaj 120 milijonov S din). Izgubi status javne proge.
- ŽTP Ljubljana sklene, da se s 1. feb. 1968 ukine javni osebni in tovorni promet na progi Ljubljana–Kamnik.
- Občini Domžale in Kamnik 13. jan. 1968 skličeta razširjen sestanek direktorjev podjetij in občin. predstavnikov iz treh občin (Kamnik, Domžale in Lj. Bežigrad) in ŽTP.

Problemi železniškega prometa na kamniški progi leta 1968



- Železnica se ne prilagaja potrebam potnikov. **Vozni redi** vlakov so prilagojeni zvezam z drugimi vlaki, ne pa potrebam potnikov. Z nekaterimi vlaki se potniki skoraj ne vozijo.
- **Podjetja se raje poslužujejo avtomobilskega prometa.**
- Država vzdržuje ceste, železniško progo mora vzdrževati železnica sama.
- **Zaradi čakanja vlaka na uvoz na ljubljanski kolodvor nastajajo zamude.**
- Lokomotive in tiri so izrabljeni, zato omogočajo hitrost do 50 km/h. Potrebna je modernizacija tovornega in potniškega prometa.
- **Štroške prevoza povečujejo stroški režirne postaje v Šiški.**

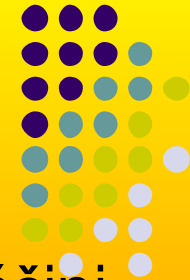
Prednosti avtobusnega prevoza



Železniška postaja v Domžalah sameva.

- Avtobusi hitreje pripeljejo potnike v Ljubljano.
- Ustavijo »pri vsaki hruški« - boljša dostopnost potnikom.
- Bolj pogoste zveze – boljši vozni red.
- Ceste vzdržuje država in ne bremenijo stroškov prevoza.

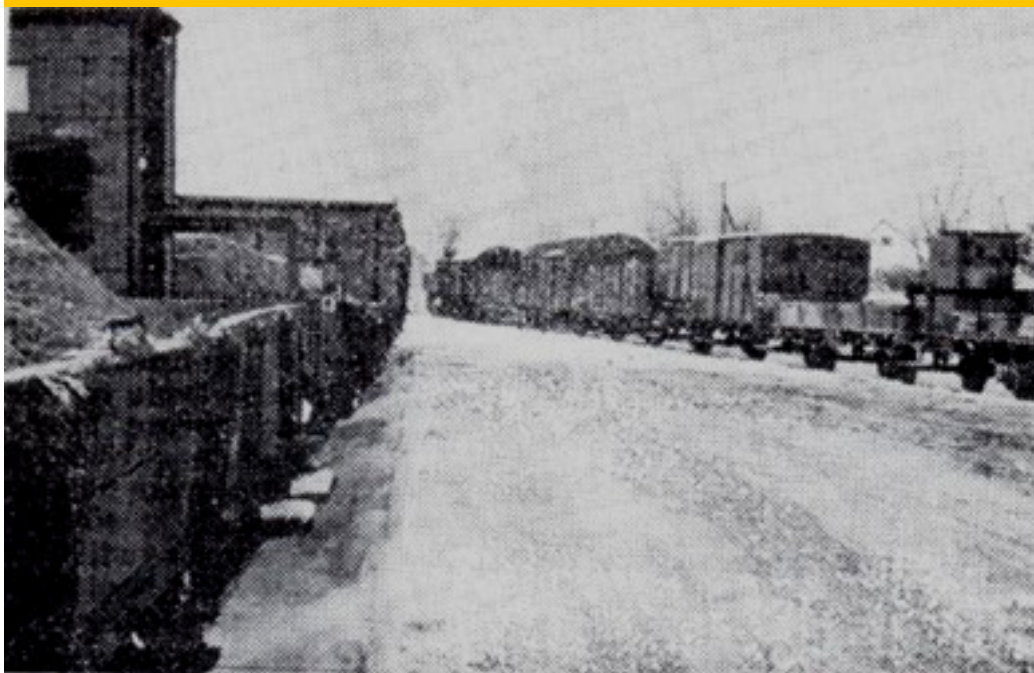
Pogodba med ŽTP in občinama



- 30. jan. 1968: skupščini občin predlagata, da se z ŽTP sklene polletno pogodbo (do 30. jun. 1968).
- Posebna komisija prouči gosp. upravičenost.

- **Skupščini občin Kamnik in Domžale z ŽTP skleneta pogodbo.** Občini s podjetji podpišeta pogodbo, da vzdržujejo progo, ŽTP plačujejo le stroške.
- Občini se z ŽTP dogovorita, da bosta pokrili negativno razliko med stroški prevoza in prodanimi vozovnicami za potniški promet.

Kamniška proga postane industrijski tir



- 27. jun. 1968 Komisija poroča: *Tovorni promet je rentabilen, potniški pa prinaša izgubo.*
- Odborniki občinskih skupščin sklenejo, da se s **1. julijem 1968** ukine potniški promet.

- ŽTP in občini Domžale in Kamnik skleneta pogodbo za nedoločen čas: **občini krijeta stroške vzdrževanja industrijskega tira in razliko po pogodbi.**
- Proga se ne ruši – ostane kot industrijski tir kljub visokim stroškom prevozov, ki jih plačujejo kamn. in domžal. podjetja.

Prizadevanja za uvedbo potniškega prometa



- **1974:** podjetja zahtevajo, da se blagovni promet vključi v javni promet, ker so cene zaradi posebnega statusa veliko višje.
- **Občani na zborih krajanov in delavci na delavskih zborih občini opozarjajo na potrebo po železniškem potniškem prometu.**
- **Dec. 1975:** IS Obč. Kamnik in IS Obč. Domžale posredujeta IS skupščine SR Slovenije in SIS za železniški in luški promet, pobudo za ureditev statusa kamniške proge – iz industrijskega tira v progo za javni promet. Za to določita posebno komisijo.
- **Feb. 1976:** na aktivu gospodarstvenikov skupaj z ŽTP obravnavajo problem kamniške proge. Zaradi širitve industrije se pričakuje povečanje tovarnega prometa.

Prizadevanja za uvedbo potniškega prometa



- **Maja 1976:** kamniška delegacija na skupščini Zbora občin SRS postavi delegatsko vprašanje glede ureditve statusa kamniškega vlaka.
- **IS SRS predlaga SIS za železniški in luški promet, da zavzame dokončno stališče.**
- **Jul. 1976:** na skupščini Zbora občin SRS kamniški delegati predlagajo amandma k predlogu družbenega plana SRS za obdobje 1976–1980 –nesprejemljivo je, da žel. proge delimo na republiške in občinske. Amandma ni sprejet.
- **Feb. 1977:** kamniški delegati na skupščini Zbora občin SRS predlagajo preučitev pogodbenih obmestnih železniških prog in vključitev teh v javni promet.
- O tem vprašanju razpravljajo na zborih delavnih ljudi in na zborih krajanov.

Razlogi za ponovno uvedbo potniškega prometa



- Veliko dnevnih migrantov za Lj.
- Vpadnice so ob konicah močno obremenjene – zastoji – zato se hitrost avtobusov upočasnjuje.
- Vlakov je energetsko bolj varčen in ekološko bolj sprejemljiv, saj avtomobilski promet močno onesnažuje zrak.
- Vozovnice za vlak so občutno cenejše od avtobusnih.

- Vlak postaja dostopnejši – ob kamniški progi več postajališč.
- Vozni red vlakov se prilagaja potrebam potnikov.
- Vlak je udobnejši, na avtobusih je velika gneča.
- Z obnovitvijo proge bi se potovalna hitrost lahko povečala (za prevoz do Ljubljane bi potreboval samo **19 minut**).

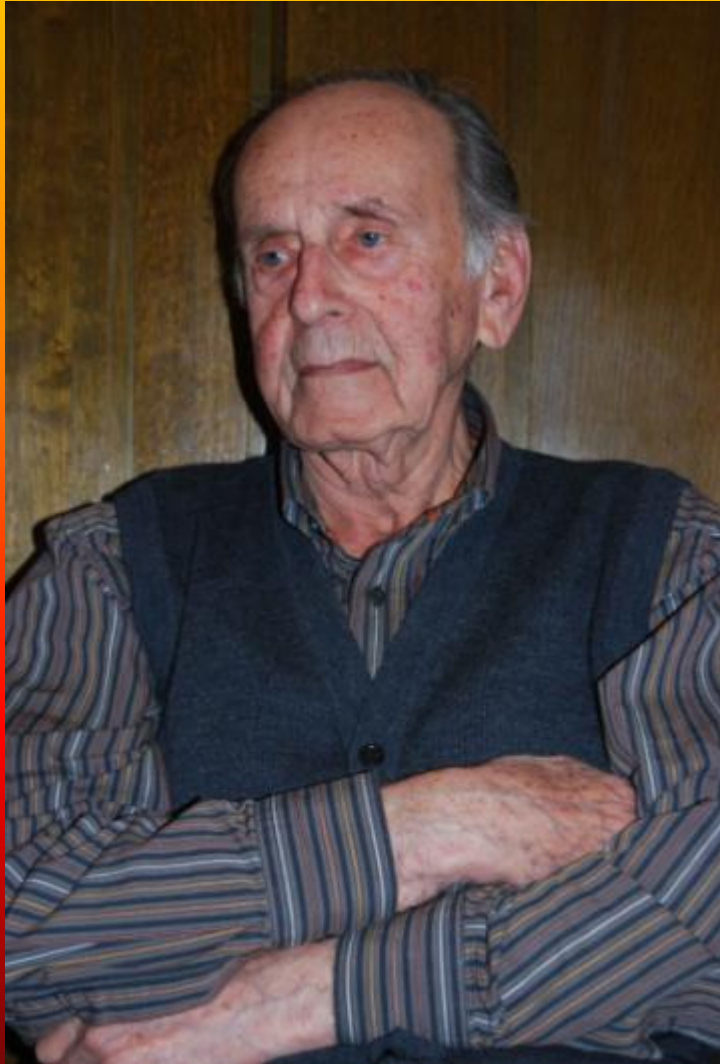
Ponovna uvedba kamniške proge



- **29. maja 1978** ŽTP ponovno uvede kamniški potniški vlak.
- Problemi z ureditvijo postajališč, peronov in nezadostne varnosti (zavarovana le prehoda v Domžalah in v Črnučah).

- Od maja 1978 dalje kamniški vlak vozi pogodbeno.
- Od maja 1980 dalje kamniška proga ponovno dobi **status javne proge**.

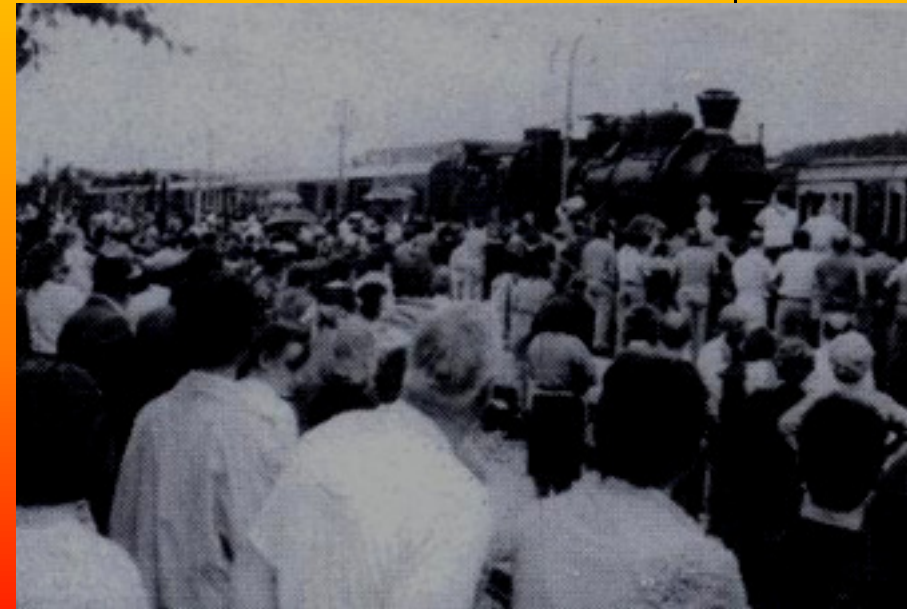
Intervju z g. Jožetom Pogačnikom



predsednik skupščine Obč.
Domžale (1963-
1969), kasneje poslanec
rep. skupščine:

- *“Ukinitev proge je bila politična odločitev.”*
- *“Denar za kritje razlike smo črpali iz občinskega proračuna.”*

Praznovanje 100-letnice vlaka



- muzejski vlak v Kamniku
- g. Jože Pogačnik prejme spominski slamnik in sliko Domžal iz leta 1890

PREVERJANJE HIPOTEZ



Hipoteza: V kriznem obdobju kamniškega vlaka so vplivni posamezniki zavzeli za obstoj kamniške proge, da se ni podrla. To so bili verjetno gospodarstveniki, ki jim je bil kamniški vlak v gospodarskem interesu.

- Hipoteza se ni v celoti potrdila.
- Ugotovitev: Za ohranitev kamniškega vlaka se je zavzela širša družbena skupnost na območju prizadetih občin. Po desetih letih vztrajanja so dosegli, da je bil ponovno uveden potniški promet in da je bil kamniški progi spremenjen status iz industrijskega tira v javno progo za tovorni in potniški promet.

Železniške postaje



Železniška postaja Kamnik

- zaposleni trije prometniki
- 150 vozovnic dnevno
- povprečno en tovorni vlak na dan



Železniška postaja Domžale

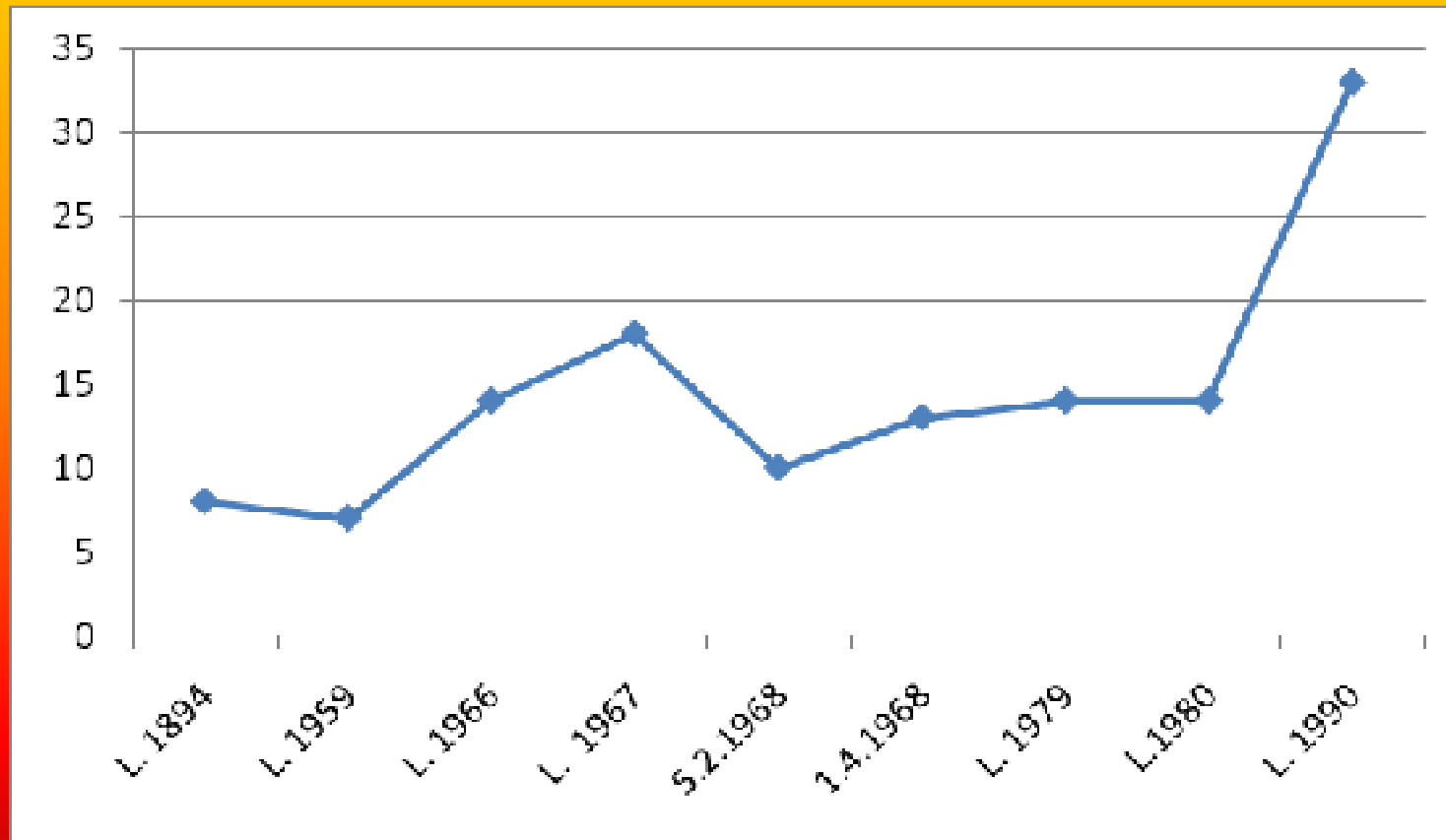
- zaposleni trije prometniki in dve blagajničarki
- 500 potnikov dnevno

Železniška postaja Jarše–Mengeš



- zaposleni trije komercialisti in štirje prometniki
 - 100 vozovnic dnevno
 - povprečno dva tovorna vlaka na dan
- industrijski tir za Induplati (zasut) in za papirnico na Količevem.
- tovarni Helios in Lek sta načrtovali industrijska tira – neizrabljene možnosti

Analiza vozni redov



Od 8 (1894) do 33 vlakov (1990–2009) dnevno.

Težave potniškega prometa danes



- Vlaki so stari, vagoni so neudobni – potreba po modernizaciji.
- Premalo potniških garnitur – več vagonov. Ena garnitura potniškega vlaka sprejme 140 potnikov (ob konicah je vlak zelo natrpan).
- Vlak vozi tudi, ko ni potnikov, ker je tak javni vozni red.
- Železniški tiri so zastareli. Tirnice se obrabijo (profil tirov 50 mm) – menjati na 40 let. Država vlaga denar v cestni križ, železnice pa so zastarele. V Sloveniji bi morali zamenjati polovico železniških tirov. Stanje: alarmantno (zapreti ali posodobiti proge).
- Rabili bi dva tira, da bi povečali število vlakov –vlaki se ne morejo srečevati – razen na postajah v Kamniku, v Jaršah in v Domžalah.

Težave tovornega prometa danes



- Tovorni železniški promet ni konkurenčen cestnemu prometu (ta je relativno cenejši, pripelje tovor od vrat do vrat, z njim je manj prelaganj (manipulacij)).
- Država bi morala predpisati, kateri tovor zaradi varstva okolja in uničevanja cest (zaradi prevelike teže) sodi na železnico.
- Primanjkuje specialnih vagonov za specialne tovore, npr. za pralne stroje, televizorje, avtomobile. Tovorni vagoni rabijo pregradne stene, drugače pride do premikanja in poškodbe predmetov. Zato železnica danes lahko vozi samo grobi tovor (npr. premog) in nafto.

Prihodnost kamniške proge



- Ceste so vedno bolj zatrpane, zastoji ob konicah, parkirišč ni, bodočnost ima javni promet.
- Železniški prevoz je za polovico cenejši, bolj varčen in bolj okolju prijazen.
- Obnova in modernizacija je odvisna od lastnice – države (elektrifikacija, dva tira, obnova tirnic, udobnejši vlaki, tovorni vlaki za specialni tovor).
- Število potnikov se povečuje.
- Kombinirana vozovnica za vlak, medkrajevni ali mestni avtobus.

Zaključek



Raziskovalna naloga je koristna:

- podrobneje pojasnjuje probleme v njenem najtežavnejšem obdobju

- napori prednikov so pripomogli, da je bila zgrajena (23 let) in da je obstala (10 let),
- jasno je, zakaj ima železnica probleme,
- jasno je, da je kamniška proga danes koristna in potrebna tudi v prihodnosti.