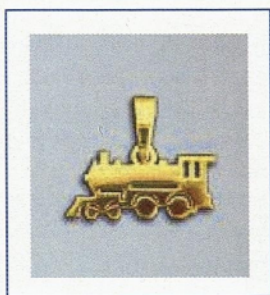


# 40 let odkar je zadnji hlapon odpeljal iz Tržiča



*Razstava Tržiškega muzeja v  
sodelovanju z: O.Š. Križe, Vrtec  
Tržič- enoti Deteljica in Križe,  
Kulturni center Litija, Železniški  
muzej*

Razstava bo na ogled v Zgornji kajži  
Tržiškega muzeja  
Od ponedeljka do petka od 8. – 15. ure,  
ob sredah od 8. – 17. ure

# 2563

Režijska karta

Velja 2 dni

III Potniški vlak Ba  
Ljubljana Gor. Kol.

**Tržič-Kranj**

D 3'00    ½    I'50

---

D 3'00    ½    I'50

**Tržič-Kranj**

Ljubljana Gor. Kol.

III Potniški vlak Ba

Velja 2 dni

Režijska karta

# 2563

# 2563

Režijska karta

Velja 2 dni

III Potniški vlak Ba  
Ljubljana Gor. Kol.

**Tržič-Kranj**

D 3'00    ½    I'50

---

D 3'00    ½    I'50

**Tržič-Kranj**

Ljubljana Gor. Kol.

III Potniški vlak Ba

Velja 2 dni

Režijska karta

# 2563

**Razvoj tržiške železnic je sočasen z zgodovinskim dogajanjem preobrazbe gospodarskega in socialnega življenja mesta.**

**Predlog, da bi se zgradila železniška zveza iz Celovca čez Ljubelj in Ljubljano do Trsta kot zveza glavnega mesta Dunaja z morjem, so predlagali koroški deželni stanovi že leta 1843, še preden je padla dokončna odločitev poteka trase južne železnice. Kasne se predlog ne pojavi več, saj je bila tehnika gradnje železnice v gorskih pokrajinah slabo razvita. Tržič je bil v sredini 19. stoletja industrijsko zelo razvit in bi bila železnica preko mesta za tržiške industrijalce in obrtnike zelo pomembna.**

**Leta 1872 so zopet stekla pogajanja, a so bila zaradi splošne krize po letu 1873, ko so propadle tržiške fužine, za desetletja vsa prizadevanja neuspešna. Samozadostnost Tržiča pri pridobivanju surovin za industrijo in obrt se je ustavila po letu 1885. Z razvojem novih industrij, (*npr. izrazito izvozno usmerjena tovarna bele lepenke, tržiško usnjarstvo, Bornovi lesno predelovalni obrati, bombažna predilnica in tkalnica, ki je potrebovala dovoz bombaža*) je bila potreba po železnici vedno večja. Do železnice so obrtniki in industrialci pripeljani tovor s pomočjo furmanov. Ti so na prekladalnih postajah blago naložili na železniške vagone, surovine za tržiško industrijo, ki so prišle z vlakom pa so naložili na vozove. Ceste so bile v tem času zelo slabe polne udarnih jam, zato je bil prevoz z furmani drag in počasen. Po neuspešnih pogajanjih barona Scwegla v deželnem zboru, so leta 1893 na pobudo Bombažne predilnice, skupaj z veleposestnikom baronom Bornom in ravnateljem živosrebrnega rudnika pri sv. Ani Simonom Riegerjem ustanovili akcijski odbor za ljubeljsko železnico, a je pobuda zamrla.**

**Leta 1898 je projekt znova oživel, ko so se Tržičani skupaj z mestno občino Radovljico zavzemali za gorsko železnico čez Ljubelj speljano mimo Lesce, a zaradi neprimerne terena projekt propade. Leta 1903 je avstrijski parlament podelil koncesijo deželni vladi za izgradnjo lokalne proge Tržič-Kranj.**

Leta 1908 je v Trzič pripeljal vlak po 15.270 metrov dolgi progi.

Proga Trzič-Kranj je bila speljana po dolini Tržiške Bistrice, preko Kriškega in Strahinjskega polja do Nakla skozi Struževo preko Save do kranjske železniške postaje.

Proga Trzič-Kranj je bila skromna lokalna proga. Na njej je istočasno vozil le en vlak, zato ni bilo križanj in prehitevanj. Tudi vozne lastnosti so bile majhne, zato so zadoščale le skromne signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave. Med signalnimi napravami je omembe vreden le signal za zavarovanje postaje Kranj iz smeri Trziča in signalni opozorilni stebrički ob progi, ob katerih je moral strojevodja oddati zvočni signal (zapiskati z lokomotivsko piščalko). Tudi varnostne naprave so bile preproste saj so kretnice imele le ključavnice. Nadvse okrnjene so bile telekomunikacijske naprave. V Križah so imeli le po eno induktorsko telefonsko zvezo. Brzjava ni bilo. Za omenjeno telefonijo je imela železnica dva zračna voda na lesenih stebrih ob progi.

Z železnico so se odprle nove perspektive zlasti pri izkoriščanje gozdov, hkrati pa je olajšala dovoz bombaža, premoga in ostalih surovin potrebnih za tržiško industrijo. Prevoz tovorov je prešel za kratek čas s cest na železnico.

Lokalna železnica Trzič-Kranj je bila delniška družba KkStB. Sedež uprave je bil na Dunaju. Ob koncu leta 1910 je bila železniška družba že zadolžena, ker njeni dohodki niso zadostovali za obrestovanje obveznic. Primanjkljaj je krila država. Dolg je hitro naraščal, ker proga ni imela tranzitnega prometa, lokalni pa ni zadoščal za kritje obveznosti. Po I. sv. vojni so sedež družbe prenesli v Ljubljano. Železnica je bila leta 1925 vključena v prometno enoto jugoslovanskih državnih železnic. Leta 1948 je bila lokalna proga Trzič-Kranj nacionalizirana. Finančni položaj se tudi po II. sv. vojni ni spremenil, saj je s potniškim prometom tekmoval močno razvit avtobusni promet, pri prevozu tovora pa mnogo enostavnejši in hitrejši promet tovornjakov, ki so imeli še to prednost, da so

prevzeli tovor pri podjetju in ga pri prejemniku dostavili, tako da je odpadel dovoz in odvoz iz železniške postaje.

Prevoza z vlakom se je posluževalo precej ljudi iz Tržiča, nekateri predvsem za vsakodnevno odhajanje v službo v Kranj, drugi so se kdaj pa kdaj odpeljali na izlet. Karte niso bile pretirano drage. Mladi so si služili denar tudi s tem, da so prevažali prtljago in blago iz železniške postaje v mesto, oziroma v okoliške vasi. Vožnja od Tržiča do Kranja je z vlakom trajala kar 45 minut. Poleg začetne postaje v Trziču in končne postaje v Kranju so bile še postaje v Križah, Dupljah in Naklem.

Po I. sv. vojni so državne železnice vodile obratovanje, niso pa bile lastnik. Zato so progo le toliko vzdrževali, da se je po njej odvijal skromen promet. Proga je zadnja leta obratovanja služila predvsem za prevoz dijakov v industrijski center v Kranju. V tovornem prometu ni bila pomembna, po progi so dovažali le premog in odvažali les. Doprinos prevozov te proge za druge proge ni bil zadosten za kritje stroškov obratovanja te proge. Proga je bila v slabem stanju. Dopusčala je le 14 ton osne obremenitve in maksimalno hitrost 45 km/h. S temi karakteristikami na kratki razdalji ni mogla tekmovati s cestnim prometom., ki je v tem obdobju vrtoglav razvoj, ter zaradi zmotnega prepričanja, da je zaradi cenene goriva prihodnost njegova, pripomogel k temu, da je bila zaradi nerentabilnosti ukinjena tržiška železnica. Zanimiv je podatek, da sta sredi šestdesetih let v tovarno Peko prihajala z vlakom le dva delavca, medtem ko se jih je z avtobusom vozilo 263.

Dne 15. januarja 1966 iz Tržiča odpeljal zadnji vlak, od katerega so se s pihalno godbo poslovili prebivalci Tržiča in okoliških vasi. Leta 1972 so železniško progo razdrli. Gramoz in tolčenec pa je lokalno gradbeno podjetje uporabilo pri utrjevanju dovoznih poti za O.Š. Bistrica, medtem ko so železniške tire okoliški prebivalci uporabili za gradnjo svojih stanovanjskih hiš.

*Aljaž Pogačnik, univ. dipl. umetnostni zgodovinar*

**Pri razstavi so sodelovali:** Anton Frantar, Milica Ješe (Tržiški muzej), Bojan Kokalj (Slovenske železnice), Jurij Komelj (Železniški muzej), Franci Lesjak (Kulturni center Litija), malčki vzgojiteljic Irene Štrukelj in Ane Štucin, Aljaž Pogačnik (Tržiški muzej), Melanija Primožič (Tržiški muzej), Učenci O.Š. Križe, Janez Zazvonil



ŽELEZNIŠKI MUZEJ  
Railway museum



O B Č I N A  
TRŽIČ

