

sestavek v knjižici, ki se tiče cerkve neposredno, je namenjen važnejšim popravilom in pridobitvam cerkve v 20. stoletju. Teh je bilo kar nekaj, naj omenimo pridobitev električne razsvetljave v letu 1960, novo streho leta 1970, električno zvonjenje leta 1996 in novo fasado leta 2007.

Čisto za konec so opisana še znamenja in kapelice z območja Čolnišč in Vrha. Zanimivost, povezana z njimi, je ta, da za vsako od njih ni možno najti pisnih virov. Na kratko so opisani kapelica in znamenje na Vrhu, kapelica na Prečni, leseni križ v Pulah ter znamenje ob cesti Zgornje Čolnišče-Spodnje Čolnišče. Opisi so obogateni s slikovnim gradivom, pri vsakem od opisov pa je možno prebrati tudi legendo; bodisi o tem, kako je bila katera od kapelic ali znamenj postavljena bodisi o kakih drugih dogodkih, ki so povezani z njimi. Na koncu je v nekaj vrsticah predstavljena še freska sv. Florijana iz pročelja gasilskega doma. Z omembo freske sv. Florijana se knjižica tudi zaključuje.

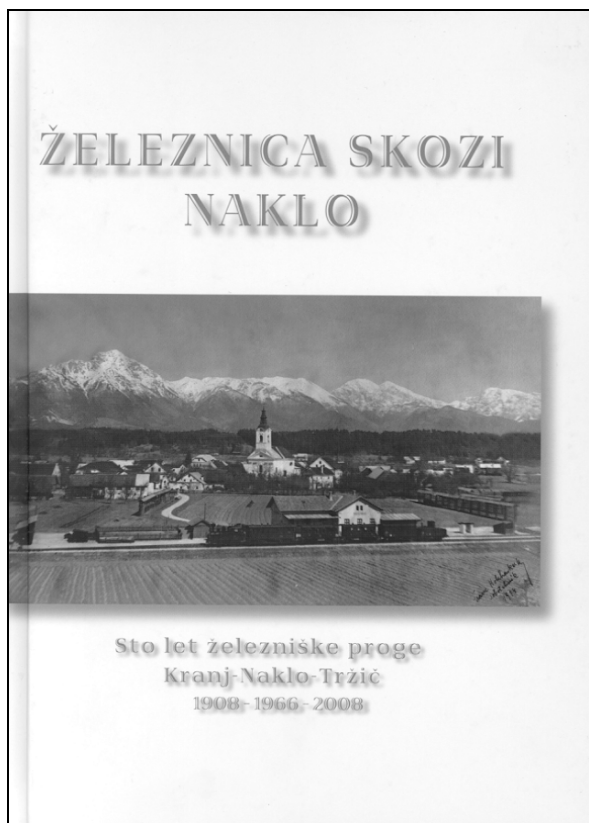
Cerkvena arhitektura ima na Slovenskem važno in vidno vlogo skozi lep del slovenske zgodovine. Tega so se ustvarjalci te knjižice kot kaže zavedali in ob jubileju svoje domače cerkve izdali to lično knjižico, ki je bila v prvi vrsti najverjetneje posvečena krajanom Čolnišč in prebivalcem okoliških vasi. Bralcu, ki Čolnišč ne pozna, knjižica lepo predstavi kraj in okoliške vasi z zgodovinskega in geografskega vidika. Marsikaj bralec izve o verskem življenju Čolnišč ter o zgodovini tamkajšnje cerkve, kateri je knjižica v največji meri tudi posvečena. Ob tem lahko podamo zaključno mnenje, da več podobnih knjižic, ki bi bile izdane ob obletnicah cerkvenih ali drugih stavb širom Slovenije, nikakor ne bi škodilo.

*Matic Volarič*



**Železnica skozi Naklo. 100 let železniške proge Kranj–Naklo–Tržič, 1908–1966–2008 (avtorji Karel Rustja idr.). Naklo : Občina, 2008, 175 str.**

Vzporedno s prizadevanji občanov Nakla pri Kranju, ki so po večletnih prizadevanjih na nekdanji železniški postaji Naklo uspeli postaviti obnovljeno muzejsko parno lokomotivo konec šestdesetih let prejšnjega stoletja odpravljenega tržiškega vlaka, je Občina Naklo julija 2008 izdala in založila vsebinsko bogato in lepo oblikovano knjigo, katere glavna poudarka sta 100-letnica t. i. tržiške železnice in zgodovina prometa v Naklem in Tržiču.



Po uvodnih mislih člana uredniškega odbora in besedah županov sosednjih občin Naklo in Tržič sledi temeljni prispevek z naslovom Železniška proga Kranj–Tržič, ki ga je napisal Karel Rustja. Po ugotovitvi, da je gradnja katere koli železniške proge korenito posegla v življenje ljudi ob trasi, se seznanimo s številnimi željami o železniški povezavi Dunaja s Trstom, ki so se pojavile v drugi polovici 19. stoletja. Med njimi je bila predlagana tudi gradnja železniške povezave od Celovca prek Jezerskega ter skozi Šenčur do Ljubljane in Trsta z odcepom od Šenčurja skozi Naklo v Tržič. Zamisel so že čez nekaj let spremenili, tako da naj bi železniška povezava Celovca s Trstom potekala skozi nekaj več kot 8 km dolg ljubeljski predor, skozi Tržič in Kranj ter po gorenjski progji. To bi pomenilo zelo ugodno železniško povezavo tržaškega pristanišča s severnoavstrijskim industrijskim zaledjem.

Ker je ljubeljska varianta železniške povezave zaradi predvidenih velikih stroškov izgradnje in gospodarskih težav propadla, je bil zaradi slabih prometnih povezav v veliki nevarnosti tudi industrijski razvoj Tržiča, kjer se je v osemdesetih letih 19. stoletja zasedrala tekstilna industrija. Zato so v Tržiču 27. aprila 1893 ustanovili konzorcij za izgradnjo lokalne tovorno-potniške železniške proge Tržič–Kranj. Stekla so prizadevanja za državno odobritev izgradnje, za zbiranje denarja, progo so trasirali in izdelali načrte za njeno izgradnjo. Vse to je pripeljalo do tega, da je dunajski državni zbor 15.

Julija 1903 sprejel zakon o gradnji tržiške železnice. Sledile so zemljiškoknjižne ureditve lastništva zemljišč na trasi proge, izbira izvajalca gradnje itd. Prizadevali so si celo, da bi progo elektrificirali, saj so elektrarne, ki jih je za svoje potrebe zgradila tržiška bombažna industrija, proizvajale dovolj električne energije. A predvideni obseg prometa je bil premajhen, da bi bilo smotrno izpeljati električno vleko vlaka. Gradnja enotirne proge se je začela 17. januarja 1907, dokončana pa je bila do poletja 1908. Prvi vlak je po uri in četrto vožnje 22. julija pripeljal iz Kranja v Tržič.

Prispevek nas seznani z izgradnjo tedaj obveznih železniških dovoznih cest, ki so povezovala železniške postaje z bližnjimi kraji ali industrijskimi obrati, pa tudi z delovanjem delniške družbe Lokalna železnica Kranj–Tržič, ki je progo januarja 1936 prodala državi.

Obsežen del razprave je namenjen opisu proge, po kateri je naenkrat mogel voziti le en vlak. Zaradi varčevanja pri gradnji je bila večina križišč s cestami nivojskih, kar je predstavljalo veliko nevarnost za nesreče. Nekaj cestnih zapornic so zgradili šele po drugi svetovni vojni. Za prečkanje rek Save in Tržiške Bistrice so zgradili dva mostova, nekaj je bilo tudi cestnih nadvožov. Vsa leta splošno znana počasnost tržiškega vlaka je bila posledica tehnično skromno grajene proge, v katero so vgradili t. i. šibke tirnice, ki so se z leti zelo izrabile. Prvi dve desetletji je bila največja dovoljena hitrost le 25 km/h, v začetku tridesetih let so progo preuredili in zagotovili hitrost 40 km/h, ki se je leta 1954 povečala na 45 km/h. Zaradi nizkih hitrosti vlaka so progo opremili le s skromno signalizacijo, npr. z opozorilnimi stebrički ob progi, ob katerih je moral strojevodja zaradi opozorila okolici oddati zvočni signal. Več kot skromna je bila tudi telefonska povezava med postajami ob progi. Bralec se seznani z voznim parkom tržiškega vlaka, katerega lokomotiva je bila značilna po visokem dimniku in so jo zato imenovali tudi "tržiška fajfa". V publikaciji so opisana železniška postaja Tržič in tri postajališča, namenjena predvsem potniškemu prometu (Križe, Duplje in Naklo). Pri opisu postaje Tržič izvemo, da so bili Tržičani dokaj nezadovoljni z njeno lokacijo, saj je bila skoraj 1 km oddaljena od mesta. Postaja je bila namenjena potniškemu in tovornemu prometu (zlasti za dovoz surovin za tržiško industrijo: bombaž, premog in surove kože in odvoz lesa in lesnih polizdelkov iz gozdnega urada barona Borna).

Zanimiv je opis postajališča Križe. Prebivalci občine Križe so se zelo težko sprizajznili z dejstvom, da je dobilo njihovo postajališče nižji status kot npr. postajališče Duplje. Ker je bilo postajališče zgrajeno šele leta 1923, so vozovnice prodajali kar v sosednji gostilni. Ko pa so tik pred drugo svetovno vojno zgradili novo stavbo, so v njej uredili tudi čakalnico za bolnike, ki so se zdravili v bolnišnici na bližnjem

Golniku. Ta je bila tedaj velika redkost. Na kratko je opisano tudi postajališče Duplje, nekaj več prostora je namenjeno postajališču Naklo, ki je bilo pomembno tudi zaradi tovornega železniškega prometa. V bližnjo gramoznico, v kateri je bilo zaposlenih skoraj 100 delavcev, so speljali industrijski tir. Pred drugo svetovno vojno so vsak dan odpeljali po 20 vagonov gramoza. Tudi v naslednjih letih so v Naklem zaradi potreb kranjske industrije zgradili še nekaj industrijskih tirov. Ob opisih postaje Tržič in postajališč so omenjene tudi nesreče, ki so se zgodile na progi, med njimi tudi nesreča leta 1948, ko sta se med premikanjem vagonov v Križah odklopila dva tovarna vagona, ki so ju ustavili šele pri Žabnici, skozi kranjsko železniško postajo pa sta drvela s 100 km/h.

V nadaljevanju je opisan železniški promet do druge svetovne vojne. V tem času so pričeli v Tržič voziti tudi vlaki iz Ljubljane, med njimi so bili tudi turistični.

Po drugi svetovni vojni se v posodobitev železniškega prometa na splošno ni veliko vlagalo. Živahno pa se je razvijal cestni potniški in tovorni promet. Bil je cenejši, hitrejši in udobnejši od železniškega. Stopnja smotrnosti tržiške železniške proge je bila leta 1964 le še 15 odstotna. V drugi polovici decembra 1964 je Izvršni svet Socialistične republike Slovenije sprejel soglasje o ukinitvi železniške povezave Kranj–Tržič in iz Tržiča je 15. januarja 1965 odpeljal zadnji vlak. Poleti istega leta so porušili progo med Naklom in Tržičem, tirnice in železne mostovne konstrukcije so prodali podjetju Dinos. Ostal je le dobre 4 km dolg tovorni proge med Naklom in Kranjem, ki so ga kot tovorni tir brezplačno izročili Komunalnemu servisu Kranj.

Kot dopolnilo osnovne razprave je avtor dodal še kratek opis ozkotirne, 5,5 km dolge elektrificirane proge Medvodje–Jelendol, ki je služila Bornovim obratom za prevoz lesa do žage v Jelendolu. Proga je delovala med letoma 1903 in 1953.

Sledi poglavje o železničarski depandansi pri bolnišnici Golnik, ki je bila namenjena železničarjem, obolelim za tuberkulozo. Predvidena kapaciteta depandanse, ki so jo zgradili v tridesetih letih 20. stoletja, je bila 60 bolniških postelj. Zanimivi so opisi treh mož (Viljema Polaka in Ignacija Perneta iz Tržiča ter Mihaela Stareta iz Strahinja), ki so bili tesno povezani z železnicami v avstro-ogrski monarhiji in Kraljevini SHS oziroma Kraljevini Jugoslaviji. Zapis uvodne razprave se konča s kratko predstavitevjo zlasti za gozdno gospodarjenje Tržiča zelo pomembnih baronov Born, očeta Juliusa in sinov Friderika in Karla. Karel Born je intenzivno deloval tudi v prizadevanjih za izgradnjo tržiške železniške proge, zaslužen pa je tudi za elektrifikacijo Tržiča, skupaj z bratom, ki je bil med drugim lastnik rudnika živega srebra pri Sv. Ani (Podljubelj), pa sta bila pomembna člana Kranjskega avtomobilističnega kluba.

Drugi nosilni tekst v knjigi z naslovom *Promet na območju občin Naklo in Tržič* je pripravil Damijan Janežič. V uvodnem poglavju je predstavljen razvoj cestnega omrežja v severozahodnem delu Gorenjske s poudarkom na ljubeljski, korenski ter najnovejši avtocestni povezavi. Avtor nas seznanja z letnicami izgradenj, odprtja in adaptacij cestnih objektov (ljubeljski predor so npr. za promet odprli sredi novembra 1963). Sledi poglavje o tovarništvu, s katerim so se v glavnem ukvarjali kmetje. Zlasti prek Ljubelja so od 14. stoletja naprej prevažali železo, vino, žito, platno itd., donosno je bilo tovarništvo s soljo. Da je bilo tovarništvo lažje, so na obeh straneh meje organizirali konjske priprege in hospice. Z ureditvijo voznosti cest se je v 16. stoletju razvilo vozarstvo – furmanstvo, ki je bilo vse do izgradnje železnic pomembna gospodarska panoga. Ker je bila ljubeljska cesta preozka in prestrma za težke vozove, so tovore pri Sv. Ani pretovarjali na manjše vozove, ki so jim rekli "činčeži". Pogoste so bile furmanske vožnje med Trstom in Dunajem, ki so v obe smeri trajale po mesec dni. Pomembne so postale gostilne, ki so ponujale zavetje, prehrano in prenočišče tako tovarnikom kakor tudi konjem in tovoru. Prevoznništvo je pospešilo tudi razvoj kovaških, sedlarskih in kolarske obrti. Avtor nas seznanja z gostilničarji in drugimi obrtniki na Gorenjskem. Zaton furmanstva je v 19. stoletju povzročila železnica, ki je prevzela prevoz težkih tovorov. Prispevek posveča pozornost tudi poštnemu prometu, ki je poskrbel tudi za prevoz potnikov. Na kratko so predstavljene poštne postojanke, nastale med Kranjem in Celovcem. Tudi poštnemu prometu s poštanimi vozovi na relaciji Kranj–Tržič je prizadejala konec hitrejša železnica.

Del prispevka je namenjen začetkom avtomobilizma in motociklizma v krajih naklanske in tržiške občine. Med redkimi lastniki avtomobilov na Kranjskem na začetku 20. stoletja so bili v Tržiču kar štirje: brata barona Born, tovarnar Glanzmann in trgovka Julijana Foršek. Prispevek nas seznanja z občani obeh občin, ki so do konca petdesetih let 20. stoletja, ko se je začel pojavljati "fičko", kupili avtomobile in motorje. V tridesetih letih 20. stoletja je za prevoz potnikov skrbel taksni služba, ki je bila zlasti dobro organizirana v Tržiču in Križah, od koder so z železniške postaje vozili bolnike in njihove obiskovalce v sanatorij na Golniku. Prispevek nas seznanja z razvojem tovarnega avtomobilskega prometa, ki se je zaradi močne tržiške industrije kljub železniški povezavi med Tržičem in Kranjem dobro razvijal. V Naklem pa je k razvoju tovarnega avtomobilskega prometa pripomogla živahna dejavnost tamkajšnje mlekarne zadrage. Vse do druge svetovne vojne so motorizacijo obeh občin s pogonskim gorivom oskrbovale tri bencinske črpalke, dve v Tržiču in ena v Naklem. Nekoliko obsežnejše je poglavje o avtobusnih povezavah med Celovcem,

Tržičem, Kranjem in Ljubljano tudi s povezavo skozi Križe in Golnik. Med tržiškimi avtobusnimi prevozniki je potrebno omeniti Avtopodjetje Josip Goričan, ki se je ukvarjalo tudi z mednarodnimi turističnimi prevozi potnikov. Na koncu prispevka nas pisec seznanja še s pomembnimi osebami, ki so skozi zgodovino potovale prek Ljubelja, opozori pa tudi na avtomobilske in motoristične športne prireditve na ljubeljski cesti.

Da je branje sicer zanimive knjige še privlačnejše, je dodano poglavje *Spomini na železnico in na "Tržičana"*, ki ga je pripravil Jože Mohorič. O tržiškem vlaku je zbral nekaj časopisnih zapisov, zapisov iz šolskih in župnijskih kronik ter precej pripovedi ljudi, predvsem Naklancev. Nekateri so svoje pripovedi dokumentirali z dokumenti in fotografijami iz družinskih arhivov. Dodal je še zapise, ki so jih po pripovedovanju starejših napisali otroci; ti so zapisali še nekaj pesmic in občutkov o vožnji z vlakom. Opisane so številne dejavnosti in peripetije, povezane s tržiškim vlakom (npr. nesreče, bombni napadi na postajo v Naklem med drugo svetovno vojno, tekmovanje v teku z vlakom itd.) Proti koncu knjige je predstavljena raziskava tržiških osnovnošolcev o tržiškem vlaku in njihova razstava ob 40-letnici njegove zadnje vožnje.

Pred končnim poglavjem o virih in literaturi je zapis Draga Paplerja z naslovom *Tehniški spomenik v Naklem*. Najprej na kratko opiše zgodovino in dejavnost Železniškega muzeja Slovenije, nato pa še lokomotivo z oznako 53-019. Izdelana je bila že med obema svetovnima vojnoma in je v kontingentu 28 lokomotiv leta 1947 prispela najprej na Hrvaško, od tam pa v Slovenijo. Kot moderna lokomotiva za lokalne proge je vozila na relaciji Ljubljana–Kranj–Tržič. Lokomotivo so leta 2007 obnovili in jo kot trajno izposojen muzejski eksponat izročili Občini Naklo, ki jo je postavila na plato pred železniško postajo Naklo, kjer so jo 5. julija 2008 ob 100-letnici odprtja železniške proge Kranj–Tržič slovesno predali ogledu.

Za konec je treba poudariti, da je knjiga bogato opremljena z lepimi preslikavami dokumentov in fotografijami, ki ilustrirajo železniško progo in njene objekte, dejavnosti, povezane s tržiškim vlakom, ter fotografijami lokomotiv, avtomobilov in motorjev, ki so do konca šestdesetih let 20. stoletja skrbeli za potniški in tovarni promet na Gorenjskem.

*Janez Kopaič*