

## Ena prvih železnic svoje vrste na Slovenskem



Vir: Gozdarska knjižnica Biotehniške fakultete

Gozdno bogastvo je bilo eden od razlogov, da je baron Julius Born leta 1891 odkupil od Kranjske industrijske družbe številna gozdna območja na področju Tržiške občine. To dejanje je pomenilo takojšnjo sistematično urejanje gozdnega gospodarstva, graditve gozdnih prometnic, poslopij, skratka velik razvoj.

Po naključju (kot se rado zgodi) smo v knjižnico prejeli fotografijo gozdne železnice z delovnim naslovom: Transport hlodov v prejšnjem stoletju nekje v okolici Tržiča. O izvoru slike vemo le to, da se nahaja v Gozdarski knjižnici Biotehniške fakultete. Takoj je bilo jasno, da, če gre res za okolico Tržiča, potem govorimo lahko samo o Bornovi posesti v Jelendolu. Po primerjavah z ostalimi fotografijami, ki niti niso tako redke, se je hitro izkazalo, da gre res za omenjeno železnico.

Železnica je bila (domnevno) zgrajena leta 1903. Proga je bila dolga 5,5 km, s širino tira 60 cm. Tekla je do Medvodij, kjer je bila glavna nakladalna postaja. Prvo lokomotivo je poganjal enosmerni električni tok napetosti 550 V, imela je moč 15,6 kW, dobavila jo je nemška tovarna AEG. Že od leta 1895 je na potoku Dovžanka delovala električna centrala s turbino in dvema generatorjema, kjer se je napajala.

Zanimiv je vzrok, zakaj naj bi se baron Born odločil za postavitev električne železnice. Ravno v tem času je namreč potekala gradnja železnice Tržič - Naklo. Za njo se je, kot vemo, močno prizadeval tudi baron, saj bi mu omogočila večjo prodajo izdelkov. Manj znano pa je, da se je močno prizadeval tudi za to, da bi bila omenjena železnica na električno vleko. Sam je bil namreč močan lastnik vodnih pravic v tržiški okolici. Električna lokomotiva bi pomenila zanj

pomembnega in dobrega odjemalca. Njegova gozdna železnica je tako predstavljala mdr. tudi vzor, kako naj bi obratovala železnica Tržič - Naklo. Prizadevanja so bila sicer zaman, vendar je gozdna železnica delovala naprej. Vse do druge svetovne vojne, ko je bila proga minirana, uničena pa tudi vsa ostala infrastruktura. Do te mere, da na kakršnokoli popravilo ni bilo več mogoče računati.

So bile pa potrebe po lesu po drugi svetovni vojni tolikšne, da so še malo podaljšale njeno tradicijo. Železniško progo so popravili, nato pa od nekod (?) pripeljali novo, dizelsko, 8-tonsko zverino, ki pa je bila za tukajšnjo progo pretežka. Prihajalo je do ugrezanj pa tudi sicer vedno novih okvar.

Med tem časom so na opuščnem gradbišču nekdanjega podružničnega taborišča Mauthausen na Ljubelju samevale tri lokomotive, ki so služile odvažanju materiala iz tunela. Ena od teh, mala dvoosna dizelska lokomotiva (cca. 3 tone) je nazadnje pristala v Jelendolu, takrat še Puterhof in je tako povsem nadomestila prejšnjo električno lokomotivo.

Pogoji, ki so peljali tradicijo gozdne železnice naprej pa so nazadnje pripeljali tudi do njenega propada. Uvajati se je začel transport s kamioni, katerega prednost je mdr. bila, da se je les transportiral naravnost v Tržič, brez prekladanja v Jelendolu. Tudi nov način gospodarjenja je pripeljal do tega, da se ni več toliko sekalo »v frato«, ampak manj in na večih točkah, kar tudi ni bilo ugodno za železnico.

Njen kompleks je s svojo infrastrukturo predstavljal idealno lokacijo za novo gozdno cesto, primerno za kamione. Proga je bila tako demontirana in tiri z vagoni prodani za staro železo. Lokomotiva je bila prodana na gozdno železnico v Mislinji. Z letom 1953 naj proga ne bi več delovala.

Kako torej prepoznamo, ali se na slikah pojavlja predvojna (precej redkejša) ali povojna lokomotiva? Razlikujeta se po obliki, za primerjavo navajam, da je zgornja slika pribl. iz leta 1947, torej iz drugega obdobja. V logično pomoč pa so nam tudi električni drogovi ob progih, ki so na povojnih fotografijah večinoma že odstranjeni, saj jih dizelska lokomotiva ni potrebovala.

In za konec - če boste ob prebiranju naših zgodb rekli: O, o tem sem pa tudi jaz nekaj /tole slišal, se le spomnite na našo knjižnico in nam to sporočite. Veseli bomo vaših popravkov ali opomb. Tako se tudi zahvaljujemo ge. Mariji Petek za njen odziv na našo zgodbo o slaščičarjih v Tržiču.

#### **VIRI:**

Tadej BRATE, *Gozdne železnice na Slovenskem*, Ljubljana, 1994

Sara MEGLIČ, *Baron dr. Carl Born - spomini na Borna še živijo. Zgodovina. Raziskovalna naloga*. Tržič, 2008