

Janez Kavcar

Tržičan

Najbolj znan je bil kot tržičan. Domačini, posebno tisti blizu njegove proge, pa smo mu radi ljubkovalno rekli tudi tržiška fajfa. Iz Kranja v tržiško luknjo je začel sopihati poleti davnega leta 1908. Prav v letu, ko je bil v Tržiču rojen moj oče, ki je petnajst let pozneje kot učiteljiščnik na Resljevi cesti v Ljubljani postal tudi prvi dnevni vozač iz Tržiča v Ljubljano in nazaj. Ob šolskih knjigah je bil vsak dan otovorjen še s kartonastimi škatlami izdelkov tržiških čevljarjev za ljubljanske trgovcev kar mu je šolanje pravzaprav sploh omogočalo. Mnogo očetovih pripovedi o tržičanu sem slišal in imel srečo, da je tržiška fajfa še tudi mene prevažala prva dva letnika srednje šole v Kranju. Potem je, januarja 1966, tržičan zadnjič zapiskal v slovo.

Vlakovna kompozicija tržičana je ob parni lokomotivi običajno imela še tri do pet vagonov. Eden ali dva sta bila potniška. Lesene klopi na obeh straneh ob oknih, po sredini pa hodnik. Okna vagonov so bila dvizna, odpirala in zapirala so se s širokim konopljenim trakom. In na vsakem oknu je bil napis »Ne naginji se kroz prozor«, v cirilici in latinici, o slovenščini pa ne duha ne sluha. Ob vhodu na eni strani potniškega vagona je bilo še tesno stranišče. Izza potniških vagonov je bil navadno pripet zaprt tovorni vagon, s širokimi drsnimi vrati na sredi. V tem vagonu se je vozil vlakovodja. Pisk njegove piščalke je naznanjal vsakokrat premik vlaka. V tem vagonu so se prevažale manjše pošiljke, pošta, vreče s kruhom, paketi s čevlji in tako naprej. Za vlakovodjinim vagonom pa so bili pripeti tovorni vagoni. Proti Tržiču so bili navadno naloženi s premogom ali balami bombaža. Iz Tržiča pa predvsem z lesom, v hlodih, razrezanim v deske, tramove. Pogosto so v zaprtih tovornih vagonih iz Tržiča potovali čevlji, tkanine, surova lepenka, kose, srpi, dleta, pile, kar je takrat izdelovala še dokaj močna tržiška industrija. Predvsem na postajah v Križah in Naklem so se od vlaka ali na vlak priklapljali vagoni. To je vzelo vsakič kar nekaj časa in vožnja tržičana se je lahko razvlekla tudi na debelo uro. Navadno je iz Tržiča v Kranj vlak odsopihal štirikrat na dan, kot jutranji, opoldanski, popoldanski in večerni.

V mojih Križah, nekoč vasici, zdaj široko raztegnjenem naselju pod Kriško goro, smo včasih imeli mnogo več kot današnje dni. Med ostalim tudi pekarno, kjer so v mojstrstvu peka Feliksa nastajali dišeči hlebci in štruce, žemljice, preste. Par zajetnih vreč slastnih dobrot iz moke je dnevno potovalo še v bližnje Duplje. S tržičanom seveda. Od pekarne do železniške postaje smo za nagrado pol žemljice na popoldanski vlak pekovske vreče z velikim veseljem prevažali otroci. Vsakdo med nami je ob tem vsaj kdaj na tračnice postavil aluminijasti kovanec takratnih nekaj par, kar je nato postal od vlaka sploščen odličen spominek. Pa s tržičanom kot tovor ni potoval le v Križah spečen kruh. 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 »kiperc« (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.

Pomembno prevozno sredstvo je bil tržičan tudi za nekdanjo kriško vojašnico JLA, ki je zaprla vrata skoraj sočasno z zadnjo vožnjo tržičana. Za množico Tržičanov je bil tržičan nenadomestljivo prevozno sredstvo na delo ali šolo in nazaj v Kranj ter dalje v Ljubljano.

Razen kruha je dnevno potovala iz Križev tudi pošta, kot je z najbolj zgodnjim vlakom v Križe tudi prihajala. Pa ne le pošta za Križe ampak tudi tista za na Golnik, predvsem za bolnico. Iz Križev na Golnik je kakih šest kilometrov. S kriške železniške postaje je tudi pošto na Golnik in v obratni smeri prevažal prevoznik Tos, oziroma tosov prijazni šofer Herman. Vozil je staromodnega sivo pobarvanega Forda z dvema vrstama zadnjih sedežev in platneno streho. Otroci smo Hermanov avto poimenovali s tosovo koreto. Poleti je bil avto navadno v odprti kabriolet izvedbi. In predvsem poleti, v času brezskrbnih počitnic, nas je Herman ob pošti v svojo koreto naložil še ducat kratkohlačnikov. Peljati se, potovati z avtom, tedaj ni bilo kar tako. Čeprav beli od cestnega prahu kot mlinarji smo bili po koncu vožnje nadvse veseli in težko smo čakali naslednji dan, da s Hermanom in tosovo koreto vožnjo ponovimo. Vem, da sem v eno prvih domačih nalog po osnovnošolskih počitnicah zapisal, da so mi bili od vsega med počitnicami najbolj všeč potovanja z avtom na Golnik in nazaj.

Šolskega izleta ali ekskurzije si moja osnovnošolska leta brez tržičana ni dalo zamisliti. Prvošolčki smo se z vlakom na zaključni izlet navadno peljali v Kranj, v četrtem razredu že do Ljubljane ali na Bled, v višjih razredih pa celo kam dlje, v druge nekdanje jugoslovanske republike. 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 rumenjacom kaj rado zatakne v grlu. Ko je tržičan komajda zasopihal čez Kriško polje, so imele tovarišice, kot so se nekdam imenovali učiteljice, že nemalo opraviti s trkanjem po hrbtih učencev, ki se jim je rumenjак zataknil na poti iz ust v želodček.

Iz tržiške luknje, od zelo blizu tam kjer je nekoč ponosno stala znana tovarna čevljev Peko, se je morala lokomotiva tržičana spopadati z enim najbolj strmih klancev na slovenskih železnicah. Mnogokrat je bilo na malo lokomotivo pripetih vagonov preveč in nemalokrat so morali železničarji odpreti še široka vrata industrijskega tira v bližnji Bombažni predilnici in tkalnici, da je strojevodja lahko dal lokomotivi dovolj zaleta, da je s težkim tovorom prilezla iz luknje čez rob Kriškega polja. 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, strojevodja, vlaka in vseh ter vsega kar je s tržičanom takrat potovalo. Vlak je obstal, za organe vzdrževanja javnega reda, kar je bila takrat Ljudska milica, pa je nemudoma 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 jedrnat: Že spet so ga našajfali! Nemara je upravitelj 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.

Malo odročna železniška proga iz Kranja v Tržič ni bila deležna posebne pozornosti takratne železniške uprave. Vzdrževana je bila le kolikor je bilo minimalno potrebno. Takrat še živahna tržiška industrija, vojašnica v Križah in premog za bolnišnico na Golniku, pa dokaj uspešno kmetijstvo v Naklem, vse v krajih ob progi, so narekovali stalno priklapljanje ali odklapanje tovornih vagonov vlaka. Seveda je to zahtevalo svoj čas, posledično pa zamude vlaka. Posebej dijakom na poti v šolo na opoldanskem vlaku v Kranj, nam je to nemalokrat še kako ustrezalo. Ob zamudi vlaka zagotovo nismo bili med prvimi vprašanimi tistega šolskega dne. Tudi za marsikatero neizdelano domačo nalogo profesorji tako sploh niso vedeli, ker smo se izognili pregledom na začetku šolske ure. Opravičilo za zamudo sploh ni bilo več potrebno ob pregovornih komentarjih profesorjev: Tržičani, ah pa ta vaš vlak... Zgodilo se je, da so na Okroglem, malo pred Kranjem, s tovornega vagona na tržiški progi razkladali težak transformator. Prijazni železničarji so nas že pred Naklim opozorili, da bo proga dlje časa zaprta in naj gremo z železniško mesečno karto v Naklem na avtobus, da je vse dogovorjeno. Ne zlepa, ne malo bolj zgrda, se nas ni dalo spraviti z vlaka. Veselo smo nadaljevali s tarokom, kar nam je bilo sploh v navadi na vlaku. Proti večeru se je naš vlak le premaknil proti Kranju. V šolo smo prišli le še, da nas je strogi šolski vratar Škarja, ki je bil ravno pri večerni malici s kruhom, zaseko in čebulo na kosu časopisnega papirja, zapisal v svoj dnevnik, potem pa smo se z zadnjim večernim vlakom vrnili nazaj proti Tržiču.

Sredi šestdesetih let prejšnjega stoletja so se začele širiti govorice, da bo med ukinjenimi železniškimi progami v Sloveniji tudi tržiška. V Tržiškem vestniku je izšel članek o podpori odgovornih tržiških občinskih tovarišev takšni odločitvi. Češ, da je vlak itak stvar preteklosti in da je že v postopku nabava nekaj rabljenih tovornjakov in povsem novih avtobusov, ki bodo nadomestili vlak. Januarja 1966 je tržičan zadnjič zapiskal v pozdrav mestecu po katerem je nosil ime. V enem izmed potniških vagonov se je peljala tržiška godba in vso pot do Kranja neprekinjeno igrala svojemu vlaku v pozdrav. Strojvodja si je dal duška z neprestanim piskanjem. Ljudje ob progi, vsakdo s svojimi spomini na tržičana, so mu nostalgичno mahali v slovo. Na enem izmed vagonov je bil privezan velik napis: Termiti vse požrejo! Odgovorni tovariš na upravi železnic se je takrat pisal Mravlja...

Kaj bi danes, čakajoč v jutranjih in popoldanskih kolonah na prepolnih cestah proti Kranju in naprej dali stotnija Tržičanov, ko bi na tirih proti Kranju in naprej proti Ljubljani brzela sodobnejša izvedba tržičana.