

Osnovna šola Rodica  
Domžale, Kettejeva 13

# **ZAKAJ KAMNIŠKI VLAK VOZI ŠE DANES?**

## **Kamniški vlak v težavnih časih (1968–1978)**

Gibanje znanost mladini  
Raziskovalna naloga s področja zgodovine



Avtorici: Sabina Komar in Špela Hribar, 9. razred

Mentorica: Vilma Vrtačnik Merčun, prof.

Domžale, marec 2009

## KAZALO

|                                                                                 | Stran |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 1. Povzetek.....                                                                | 3     |
| 2. Zahvala.....                                                                 | 4     |
| 3. Uvod.....                                                                    | 4     |
| 4. Zgodovina kamniške železnice od načrtov in izgradnje do ukinitve....         | 5     |
| 5. Raziskovalni del.....                                                        | 12    |
| Ukinitev kamniške proge.....                                                    | 12    |
| Ponovna uvedba potniškega prometa.....                                          | 24    |
| Intervju z g. Jožetom Pogačnikom.....                                           | 30    |
| Intervjuji s prometniki železniških postaj Kamnik, Jarše–Mengeš in Domžale..... | 36    |
| Analiza vozniških redov .....                                                   | 41    |
| 6. Razprava .....                                                               | 43    |
| 7. Zaključek .....                                                              | 47    |
| 8. Literatura in viri .....                                                     | 47    |
| 9. Priloga .....                                                                | 50    |

Slika na naslovni strani:  
Kamniški vlak v Domžalah, marec 2009

## 1. POVZETEK

V raziskovalni nalogi sva z uporabo prispevkov iz starih občinskih časopisov občin Kamnik in Domžale podrobneje raziskali obdobje od decembra 1967, ko je Izvršni svet SR Slovenije sklenil ukiniti kamniški vlak, do ponovne uvedbe 29. maja 1978. Predstavniki podjetij in občin Kamnik, Domžale in Bežigrad so dosegli, da kamniški vlak 1. februarja 1968 ni prenehal voziti. Kamniška proga je tedaj izgubila status javne proge in postala občinska pogodbeno proga, kasneje, po ukinitvi potniškega prometa, pa industrijski tir. Občine in predstavniki podjetij so z Železniškim transportnim podjetjem (ŽTP) Ljubljana sklenili pogodbo, da bodo plačevali stroške vzdrževanja proge in železničarjem krili izgubo. Posebna komisija je do konca maja 1968 ugotavljala rentabilnost kamniške proge in na koncu ugotovila, da je tovorni promet rentabilen, potniški pa ne. Zaradi tega je bil 1. julija 1968 potniški promet na kamniški progi ukinjen. Številni dnevni migranti, ki so se vsak dan vozili v šolo ali na delo v Ljubljano ali Kamnik, so bili odtlej prisiljeni uporabljati avtobuse. Pogodbeni tovorni promet pa je ostal in rešil kamniško progo pred odstranitvijo. Za ohranitev kamniškega vlaka se je zavzela širša družbena skupnost na območju prizadetih občin, sklicevali so z bore krajanov, z bore delavcev, o tem so razpravljali tudi na občinskih skupščinah. Z zahtevami, pobudami in delegatskimi vprašanji, naslovljenimi na najvišji republiki politični vrh, so po desetih letih vztrajanja dosegli, da je bil na kamniški progi ponovno uveden potniški promet. Dve leti kasneje, maja 1980, ji je bil vrnjen status javne proge. Čeprav se število potnikov na kamniški progi povečuje, se kamniški vlak še danes srečuje s številnimi težavami.

### ABSTRACT

#### WHY IS THE KAMNIK TRAIN STILL OPERATING?

##### **The Kamnik Train In Difficult Times (1968–1978)**

In the research project we have studied the period between December 1967, when the Executive Council of the Socialist Republic of Slovenia cancelled the Kamnik train, and May 1978, when the train was restarted. The major sources for our project have been old newspapers of the municipalities of Domžale and Kamnik. The representatives of the companies and municipalities of Domžale, Kamnik and Ljubljana Bežigrad managed to prevent the cancellation of the train on 1<sup>st</sup> February 1968. At that time the Ljubljana - Kamnik railway line lost the status of the public line and became the municipal contract line. Following the abolition of the passenger rail transport, it became an industrial railway line. The representatives of the companies and municipalities had made a contract with Ljubljana Railway Transport Company to cover the costs for the maintenance of the railway line. A special commission had examined the profitability of the railway line Ljubljana –Kamnik until the end of May 1968, and found out that freight transport was profitable whereas passenger rail transport was not. Consequently, the passenger rail transport was cancelled on 1<sup>st</sup> July 1968. Numerous daily migrant workers and students were forced to use public buses. The contractual freight transport remained and in that way saved the railway line. The communities of the above mentioned municipalities had striven to preserve the railway line Ljubljana – Kamnik. With demands, initiatives, delegates' questions, addressed to the highest government representatives, they had attained their goal – that after ten years, in 1978, the Ljubljana – Kamnik line re-opened for passenger services. Two years later, the line was given back the status of the public line. Although the number of passengers on the line is increasing, the Kamnik train is still confronted with various problems.

## **2. ZAHVALA**

Zahvaljujeva se gospodu Juretu Komelu, kustosu Železniškega muzeja Ljubljana, za natančna pojasnila ob ogledu železniškega muzeja in za pomoč pri iskanju pisnih in slikovnih virov v muzejskem arhivu. Gospodu Jožetu Pogačniku, častnemu članu Občine Domžale in nekdanjemu predsedniku Skupščine Občine Domžale, se zahvaljujeva za intervju. Prijaznemu osebju knjižnic v Domžalah in Kamniku se zahvaljujeva, ker so nama omogočili pregledovanje starih občinskih časopisov, kjer sva našli veliko natančnih podatkov. Poleg tega pa se zahvaljujeva tudi prometnikom na železniških postajah Kamnik, Jarše in Domžale, da so nama predstavili današnje probleme kamniške železnice. Zahvaljujeva se gospe Idi Fidler, učiteljici zgodovine in slovenščine, za pregled najine raziskovalne naloge, ter profesorici Tjaši Grobin za prevod povzetka raziskovalne naloge v angleščino. Hvala tudi mentorici, ki je ves čas spremljala in nadzorovala najino delo.

## **3. UVOD**

V času po drugi svetovni vojni, ko se je motorizacija v Sloveniji zelo razmahnila, se je železniško omrežje začelo krčiti. V Sloveniji so takrat ukinjali vlake in opuščali nekatere železniške proge: na primer gorenjsko železnico do Kranjske Gore in Planice. Zanimalo naju je, zakaj pa je kamniška železnica uspešno prestala to krizno obdobje in vozi še danes.

### **Cilji:**

Za cilj najine raziskovalne naloge sva si zastavili več vprašanj. Vsako vprašanje bi zahtevalo posebno raziskavo, za kar pa v enem šolskem letu ni zadosti časa. Zato sva se v svoji raziskovalni nalogi lotili le enega vprašanja, in sicer: zakaj je kamniški vlak uspešno prestal krizno obdobje in vozi še danes?

### **Metode dela:**

Pri izdelavi raziskovalne naloge sva prešli različne faze raziskovanja. Najprej sva se seznanili z razvojem železniškega omrežja na Slovenskem in še posebej pozorno sva pregledali zgodovino kamniške železnice. Najboljša literatura za to je bila knjiga Marjance Klobčar z naslovom *Kamničan prvih sto let, 1891 – 1991* (Kamnik: Zveza kulturnih organizacij, 1991), ki je izšla ob stoletnici kamniškega vlaka. Zanimiva je tudi slikanica Iva Zormanca z naslovom *Račka puhačka*, ki za otroke na zanimiv način predstavlja pomen kamniškega vlaka za Kamničane v času njegovega otroštva.

Potem sva se usmerili na časovno obdobje, ko so v Sloveniji ukinjali železniške proge. Ugotovili sva, da je to obdobje vplivalo tudi na kamniški vlak, saj so ga okoli leta 1968 za nekaj časa opustili. Za to obdobje oziroma od leta 1965 dalje sva v Medobčinskem muzeju Kamnik, v Matični knjižnici Kamnik in Domžalski knjižnici pregledali vse kamniške in domžalske občinske časopise in prekopirali časopisne članke, ki so se nanašali na kamniški vlak.

Zelo pomembno za najino razumevanje razvoja železniškega omrežja je bil obisk Železničarskega muzeja v Ljubljani. Z mentorico sva ga obiskali 7. januarja 2009. Kustos **Jure Komel** nam je povedal veliko zanimivega o slovenski železnici, opazovale pa sva tudi lokomotivo, ki je pred drugo svetovno vojno vozila na kamniški progi. Poleg tega nama je omogočil tudi vpogled v vozne rede, iz katerih sva izpisali podatke, ki sva jih potrebovali.

Raziskavo sva nadaljevali z iskanjem ustnih virov. Iskali sva ljudi, ki so bili v času ukinitve kamniške proge na pomembnih političnih položajih. Intervju sva naredili z gospodom **Jožetom Pogačnikom**, ki je bil v tistem času predsednik skupščine Občine Domžale. Opravili sva razgovore z uslužbenci na **domžalski, jarški in kamniški železniški postaji**.

Iskali sva tudi statistične podatke o prepeljanih potnikih in blagu na kamniški progi, vendar natančnih podatkov nisva uspeli dobiti. Pomagali sva si z arhivom voznih redov, ki ga hranijo v Železničarskem muzeju v Ljubljani. Sledilo je zahtevno urejanje podatkov in izločanje bistvenih ugotovitev.

#### **Hipoteze:**

Pred raziskovanjem sva predvidevali naslednje:

- V kriznem obdobju so se nekateri pomembni posamezniki zavzeli za obstoj kamniške proge, da se kamniška železnica ne opusti. To so bili verjetno gospodarstveniki, ki jim je bil kamniški vlak v gospodarskem interesu.

## **4. ZGODOVINA KAMNIŠKE ŽELEZNICE OD NAČRTOV IN IZGRADNJE DO UKINITVE KAMNIŠKE PROGE**

Za osvetlitev zgodovine kamniške železnice nama je služila knjiga Marjance Klobčar: *Sto let življenja s kamničanom, Kamničan prvih 100 let, 1891-1991* (Kamnik: Zveza kulturnih organizacij Kamnik, 1991, str. 3 – 64). Iz nje povzemava najpomembnejše podatke iz zgodovine kamniškega vlaka do obdobja, ki je ga obravnava najina raziskovalna naloga (1968 – 1978).

### **Vloga Kamnika pri prvih načrtih železniških prog na Slovenskem**

Leta 1868 so Kamničani prvič zaprosili *Obrtno in trgovsko zbornico* v Ljubljani za graditev železniške in brzojavne zveze z Ljubljano. O železnici skozi Kamnik so kot o eni izmed variant železniške proge Dunaj – Trst razmišljali že tri desetletja pred tem. Ko so že zgradili železnico do Celja (1846), so razmišljali o železniški progi skozi Kamnik kot eni od treh variant. Zasnove so bile tri trase, dve od Celja po Savinjski dolini – ena skozi Tuhinjsko dolino in Kamnik, druga pod Trojanami skozi Domžale, kjer je tekla stara rimska cesta, tretja pa je bila usmerjena proti toku Savinje do Zidanega Mosta skozi savsko sotesko, Litijo in Zalog do Ljubljane. Za progo vzdolž Savinje in skozi savsko sotesko je bilo več razlogov, med katerimi je bilo najpomembnejše odkritje nahajališč premoga v Zasavju, ki jih dotlej zaradi pomanjkanja železniških zvez niso mogli izkoriščati. Ta proga bi povezovala tudi zdravilišči Laško in Rimske Toplice. Kakor vemo, je prevladala zadnja varianta, s katero je bila leta 1849 z železniško progo povezana Ljubljana.

### **Spremembe železniškega prava in slovenski načrti**

V obdobju, ki je sledilo graditvi železnice Dunaj–Trst, se je vlada odločila pritegniti zasebne pobude in privatnega kapitala za načrtovanje železniških prog. Oblikovala je *Zakon o podeljevanju koncesij za graditev zasebnih železnic*, ki je bil objavljen 14. septembra 1854. Ta zakon je pozneje omogočil graditev kamniške proge. S podelitvijo koncesije je imel koncesionar izključno pravico do graditve proge, koncesija pa je veljala za 90 let.

Z letom 1854 je vlada dobila pooblastilo, da zasebnikom za določeno dobo odda železnice, ki so bile zgrajene na državne stroške. Železnica Dunaj–Trst, ki je bila odprta za javni promet 27. julija 1857, je bila naslednje leto na tajnih pogajanjih izročena *Družbi južne državne železnice*. Leta 1869, ko so gradili gorenjsko progo, so bila izdana dovoljenja za začetna dela za šest lokalnih železnic na Kranjskem, med katerimi tudi za mesto Kamnik in smodnišnico v Kamniku. Kljub temu pa je bilo s strani vlade in s strani Družbe južne državne železnice v tem času čutiti zapostavljanje slovenskega območja. Zato je bil za slovensko območje ustanovljen poseben akcijski odbor, ki je leta 1872 na podlagi raziskav pripravil *Načrt osrednjih ilirskih železnic*. Ta načrt je upošteval Kamnik, kjer pa naj ne bi bila končna postaja.

Po veliki borzni katastrofi leta 1873 se je država vračala na sistem državnih železnic. Država je postopno podržavljala velika železniška omrežja in začela graditi večino prog. Z letom 1880 je bila podržavljena *Rudolfova železnica*, kamor je spadala tudi gorenjska proga Ljubljana – Trbiž. Južna železnica pa je še naprej ostala v zasebnih rokah. S podržavljenjem Rudolfove železnice je postala Ljubljana križišče dveh železniških sistemov, državnega in zasebnega. Državne železnice so imele v Ljubljani v Šiški končno postajo – brez izhoda na morje in podaljška proti jugovzhodu. Kolodvor v Šiški, pred podržavljenjem imenovan *Kolodvor prestolonaslednika Rudolfa*, ni smel sprejemati tovorov za postaje južne železnice, kar je pozneje močno vplivalo tudi na usodo kamniške proge.

### **Kamniška železniška proga se bo gradila**

Čeprav je bila vloga za zgraditev kamniške lokalne proge predložena že leta 1868, je več kot deset let mirovala. Hiter industrijski razvoj ob Kamniški Bistrici je v tem času opozarjal na vedno večjo potrebo po zgraditvi železniške proge. Zaradi težav, ki jih je povzročalo nesorazmerje med razvitostjo gospodarstva in prometnimi zvezami, so podjetniki kamniško–domžalskega območja leta 1879 ustanovili *konzorcij*, ki je skušal uresničiti graditev železnice Ljubljana–Kamnik. Veljaki kamniškega okraja, ki jih je vodil podjetnik *Alojz Prašnikar*, so drugič zaprosili trgovskega ministra za trasiranje kamniške proge. Leta 1880 je resorno ministrstvo tovarnarju Prašnikarju in družabnikom dovolilo, da v treh mesecih predložijo načrte za ozkotirno progo.

Za železnico Ljubljana–Kamnik je bilo prvotno predvideno, da bo šla tudi skozi Mengeš. V tem času je bil Mengeš pomembnejši kraj od Domžal, saj je bil trg z daljšo tradicijo in bolj razvito obrtjo, medtem ko so bile Domžale proglašene za trg šele leta 1925. Mengeški gostilničarji so imeli veliko zaslužka od prevoznikov in izletnikov, ki so se ustavljali pri njih, zato so železnici nasprotovali. Podprli so jih tudi kmetje, ki so se bali za polje. V nadaljnjem razvoju je prav železnica veliko pripomogla k spremembi razmerja med Mengšem in Domžalami.

V začetku je marca 1882 *Trgovska zbornica v Ljubljani* sklenila poslati večjo skupino odposlancev na Dunaj. Poleg dolenjske železnice in druge zveze s Trstom je na ta način želela rešiti vprašanje kamniške proge. Deželnim predstavnikom so se zato pridružili interesenti za zgraditev kamniške železnice: *tovarnar Alojz Prašnikar iz Mekinj, trgovec Kezel iz Kamnika, tovarnar Ladstatter iz Domžal, baron ing. Oskar Lazarini, velemlinar Peter Majdič iz Jarš in pivovarnar Mihael Stare iz Mengša*. Kazalo je, da bo kamniška proga predvsem zaradi pomena smodnišnice deležna vladne podpore. Reševanje vprašanja kamniške železnice je počasi vendarle napredovalo. Pri ponovnem pregledu trase decembra 1882 so sklenili zgraditi normalnotirno železnico. Pri tej odločitvi je imel najpomembnejšo vlogo *Alojz Prašnikar*.

1. maja 1885 je *državni zakon št. 67* zagotovil državno podporo 200.000 goldinarjev z ustrežno udeležbo kranjske dežele pri nakupu glavnice in s posredovanjem konzorcija, ki naj bi priskrbel ostali kapital. Načrt za ozkotirno progo so razveljavili in potrdili traso proge, dolge *22 kilometrov*, s podaljškom do smodnišnice, ki je bil pogoj za graditev proge, pa *23,4 kilometrov*. Ker Družba južne železnice ni dovolila priključitve kamniške proge na njen kolodvor, je bila za izhodišče te proge predvidena postaja v Šiški.

Nadaljnje težave, ki so zavlačevale pričetek graditve, so bile povezane z zagotovitvijo ustreznih sredstev. Zaradi skromne udeležbe pri podpisovanju delnic sta Prašnikar in Lazarini 6. oktobra 1886 v *veliki dvorani hotela Slon* sklicala zborovanje, kjer sta razložila gospodarski pomen proge in navzoče navduševala za podpisovanje delnic. Ko je bila večina kapitala zbrana in je graditev podprla tudi vojska, je Gradbeno podjetje Lazarini skupaj z Alojzem Prašnikarjem zaprosilo za koncesijo. Dobila sta jo *14. aprila 1889, veljala pa naj bi 90 let*. V skladu z veljavno zakonodajo sta morala koncesionarja pristati na vrsto pogojev, med drugim na kavcijo, na ustanovitev delniške družbe in na dvoletni rok za zgraditev proge. Listina je potrjevala, da je bila za zgraditev lokalne železnice odločilna smodnišnica. Lazarini in Prašnikar sta na tej podlagi 17. aprila 1890 ustanovila delniško družbo »*Lokalna železnica Ljubljana–Kamnik*« s sedežem na Dunaju.

Čeprav je trgovinsko ministrstvo izdalo *gradbeno dovoljenje 15. oktobra 1889*, delo ni potekalo po načrtih, ker so ga oteževali spori zaradi postaj. Sama graditev proge ni bila težavna. Edini večji objekt na progi je bil most čez Savo pri Ježici. *21. novembra 1890* je do Kamnika prispel prvi vlak z gramozom, *18. decembra 1890* je bil tehnično – policijski pregled, zaradi določenih pomanjkljivosti proge pa je bil za odprtje določen *28. januar 1891*.

### **Sprememba lastništva**

Kamniška proga je 15. decembra 1894 po dolгих pogajanjih prišla v *državno last*. S tem so se prometne razmere nekoliko izboljšale. Vendar pa uprava južne železnice kljub prizadevanjem ljubljanskega župana in člana državnega železniškega sveta Ivana Hribarja ni dovolila dovoza kamniških vlakov na glavni kolodvor, kar je še zelo oteževalo tako osebni kot tovarni promet.

### **Hitrost kamniškega vlaka (Med vožnjo cvetlice trgati je strogo prepovedano!)**

Od leta 1891, ko je bila odprta kamniška proga, do prve svetovne vojne, se je način življenja v marsičem spremenil. Ljudje, ki niso mogli živeti od kmetijstva, so se vse

bolj zaposlovali v industriji in se preseljevali v mesta. Mehanizacija v raznih gospodarskih panogah je narekovala hitrejši življenjski ritem, na cestah so se pojavili prvi avtomobili in avtobusi, v večjih in naprednejših krajih je zasvetila elektrika. Čas je postajal vse dragocenejši. Kamničan pa je v tekmi s časom zaostajal. Največja dovoljena hitrost vlaka je bila zaradi ustroja proge že ob zgraditvi le *25 kilometrov na uro*, zaradi obrabljenosti pa so se te zmožnosti z leti samo še slabšale. Edina pomembnejša sprememba v tehničnem pogledu je bil *črnuški most*, s katerim so izboljšali progo leta 1904.

Zaradi svoje izjemne počasnosti je bil kamničan vedno bolj tarča posmeha ne le med domačini, temveč tudi širše. Ljudje so se pritoževali nad razmerami na postajah, nad ukinjanjem komaj uvedenih vlakov, nad nezavarovanimi in nepreglednimi prehodi. Kamničan je prevažal po deset nabito polnih vagonov. Potniki so se iz kamničana radi ponorčevali tudi s tem, da so na vagone s kredo pisali svarila, na primer: »*Med vožnjo cvetlice trgati je strogo prepovedano*« ali »*med vožnjo sprehajati se ob progi je potnikom najstrože prepovedano*«. Kljub počasnosti je kamničan številnim ljudem ob progi postal nepogrešljivi del vsakdanjika.



Lokomotiva kamniškega vlaka, ki je vozil na kamniški progi do leta 1939, danes počiva v Železniškem muzeju v Ljubljani. Levo je kustos muzeja, g. Jure Komel.

### **Kamničan med prvo svetovno vojno**

Marsikatera ločitev na postajah kamničana je bila ločitev za vedno. Med vojno je v Kamnik pribežalo veliko beguncev z območja soške fronte, ki so v mestu našli začasni ali stalni dom. Železničarji pa so bili kot državni uslužbenci oproščeni vojaške službe.

### **Kamničan v Kraljevini SHS in v Kraljevini Jugoslaviji**

V času osamosvojitve od tujih železniških uprav smo na Slovenskem namesto enotne direkcije dobili dva nasprotujoča si sistema: *Ravnateljstvo državnih železnic* in *Inšpektorat južne železnice*. Prometno ministrstvo je leta 1920 razpustilo direkcijo državnih železnic v Ljubljani in jo podredilo zagrebški direkciji. Kamniški vlaki so do podržavljenja južne železnice leta 1923 vozili samo do šišenske postaje. Kljub takšnemu odnosu je bilo splošno navdušenje nad jugoslovansko državo še vedno veliko. 28. decembra 1921 je s posebnim dvornim vlakom prišel na obisk v Slovenijo



kralj Aleksander, ki je s kamniškim vlakom iz Ljubljane odšel v Kamnik in v nadaljevanju obiskal Kamniško Bistrico.

Septembra 1923 je generalna direkcija jugoslovanskih železnic prevzela obratno vodstvo omrežja južne železnice v Jugoslaviji, kar je bilo združeno s številnimi pogajanji in finančnimi bremenami. V Ljubljani je bila nato januarja 1924 ustanovljena *Direkcija državnih železnic*, ki je prevzela obratovanje na vseh južnoželezniških progah. Za kamniško progo je bil prevzem omrežja izredno pomemben, saj je to pomenilo uresničitev dolgoletne želje, da bi kamničan vozil do glavnega ljubljanskega kolodvora.

Ugoden gospodarski položaj med letoma 1926 in 1928 je ponovno oživil prizadevanja za proge, za katere so bili načrti izdelani že pred prvo svetovno vojno (Ljubljana – Kamnik – Savinjska dolina, Kamnik – Kranj, Trojane – Domžale – Mengeš – Škofja Loka itd.). Gospodarska kriza, ki jo je bilo v železniškem prometu čutiti že leta 1929, pa je v naslednjih letih zahtevala skrajno zmanjšanje gradbenih del, tako da teh načrtov tudi v okviru tujih investicijskih posojil niso mogli več upoštevati. Poleg tega so bile gradnje železnic politično podprte in so Slovenijo izrazito zapostavljale. V obdobju med letoma 1919 in 1936 je bilo v Jugoslaviji zgrajenih 1840 kilometrov novih prog, od katerih je pripadalo Sloveniji samo 49 kilometrov.



Železniška postaja Kamnik – mesto leta 1932  
(Stoletnica kamniškega vlaka, Kamniški občan, marec 1991)

### **Kamničan v tekmi s časom**

Čas po prvi svetovni vojni je pospešil zaposlovanje v industriji, vedno več je bilo delavcev, ki so se vsak dan vozili na delo v Ljubljano. Večalo se je tudi število dijakov, od leta 1918 pa je Ljubljana ustanovila univerzo, na kateri so se izobraževali tudi študentje s kamniškega območja. Vsakodnevno so se vozili z vlakom predvsem revnejši, ki niso imeli denarja za bivanje v Ljubljani. Kamniški publicist *Ivan Zika* je o teh letih pozneje zapisal: *»Vlak, ki je vozil v desetih nabito polnih vagonih 600 do 700 potnikov, je bil tako obtežen, da na črnuškem klanecu večkrat ni mogel speljati. Sredi klanca se je ustavil in je moral včasih celo po dvakrat daleč nazaj, da je dobil zalet in srečno privozil na vrh hriba. Hudomušneži so rekli, da hodi kamničan nazaj po sapo.«* O tem, kako je kamničan »zajemal sapo« piše tudi Ivo Zorman v slikanici *Račka puhačka* (1988).

Kljub naglemu povečanju potniškega in tovornega prometa na kamniški progi ni bilo izboljšav. V dvajsetih letih so se kot konkurenca železnici pojavili avtobusi. Čeprav je oblast za zaščito železniškega prometa ovirala koncesioniranje avtobusnih prog, je

sredi dvajsetih let prihajalo do močne konkurence, ker so se lastniki avtobusov znali bolje prilagajati potrebam in zahtevam potnikov kot železnica.

Želje potnikov med obema vojnama so zadevale predvsem uvedbo hitrejših vlakov, prilagoditev voznega reda potrebam potnikov, odprtje novih postaj, ukinitve mešanih tovornih in potniških vlakov in prilagoditev tovornega prometa možnostim na drugih progah. Novembra 1927 so uvedli drugi jutranji, dijaški vlak. Na vrnitev v Kamnik pa so morali dijaki še vedno čakati več kot dve uri, kar je bilo posebno težko v zimskih mesecih. Poleg tega vlaka sta pomenila edino izboljšavo še dva »mešanca«. Opoldanski mešani vlak, ki je vozil s povprečno hitrostjo 14 kilometrov na uro, je dobil ime »*leteči kamničan*«.

Razmere na kamniški progi so bile v začetku tridesetih let nevzdržne. Kamničan naj bi imel tedaj v slovenskem merilu tri rekorde: v največjem številu prevoženih potnikov na kilometer, bil je edina aktivna proga v ljubljanski direkciji, tretji rekord pa je imel zaradi svoje počasnosti. Potniški vlak je vozil *eno uro in 15 minut*, mešani pa *eno uro in 35 minut*, včasih tudi več. Tovorni vagoni zaradi slabe proge niso smeli biti obteženi z več kot 22 tonami tovora.

V začetku leta 1932 je avtobusno podjetje Bistra uvedlo nove zveze z Ljubljano. Ljudje, ki niso imeli mesečne ali tedenske karte za vlak, so se vozili z avtobusi. Na voljo jim je bilo sedem avtobusnih zvez, vlaki pa so *vozili le trikrat*. V tem letu pa so kamniško progo končno začeli izboljševati tako, da so jo usposobili za hitrost 40 kilometrov na uro.

### **Konec »letečega kamničana«**

Septembra 1932 je začel na kamniški progi voziti nov vlak. Namesto prejšnjih 72 minut je zdaj vozil *45 minut*, do nove postaje Kamnik–mesto pa *47 minut*. Izboljšan je bil tudi vozni red, saj je namesto prejšnjih treh vozilo *šest parov vlakov*, ob nedeljah in praznikih pa so vozili *izletniški vlaki*. Kamničan je s tem prehitel svojega tekmeca – avtobus: ta je namreč od Glavnega trga v Kamniku do kavarne Evropa v Ljubljani potreboval 50 minut.

Začeli so urejati tudi postajališča za potnike. V tridesetih letih so bila ob kamniški progi odprta še tri postajališča: leta 1933 na Duplici, 1936 v Podborštu, 1937 pa v Grobljah. Kolodvor v Kamniku je občina zaradi finančnih težav začela graditi šele leta 1939. Razmere za potniški promet so postale večinoma urejene, tovorni promet pa je še naprej nazadoval. Kamniška proga je bila namreč slabo grajena in ni prenesla polne teže vagonov.

### **Kamničan med drugo svetovno vojno**

Nasprotje v tem času je bilo med okupacijo in velikim tehničnim napredkom. Kamniška proga je do Črnuč pripadla Nemcem. Narodno zavedni železničarji so bili leta 1942 premeščeni na nemško etnično območje. Ker je bilo ljubljansko železniško vozlišče v italijanski okupacijski coni, so Nemci iz Šentvida skozi Črnuče, Beričevo in Laze zgradili obvozno progo, ki je povezala tri proge – gorenjsko, kamniško in zasavsko. Kamniška proga se je tej obvoznici priključila v Črnučah in Nemci so jo v tem času v marsičem izboljšali. Problematičen vzpon pri Podborštu so znižali s tem, da so progo speljali nižje v večjem loku. Proga je bila v tem času tako utrjena, da so po njej vozili tudi brzovlaki z Dunaja z direktno zvezo.

Ker je bila kamniška proga v nemških rokah, je partizanom napad na železniške objekte pomenil del osvobodilnega boja. Požgali so železniške postaje Trzin, Groblje, Homec in Jarše. Nemci požganih poslopij niso obnavljali, temveč so na teh postajah vlake prenehali ustavljati. Ob koncu vojne so ob umiku porušili črnuški most.

### **Kamničan po drugi svetovni vojni**

Prva leta po drugi svetovni vojni je imela železnica pomembno vlogo pri normalizaciji razmer. Na nemški obvozni progi je bilo zaradi porušenega mostu v Črnučah in v Lazah ujetih okrog 600 vagonov, ki so jih nato preko zasilnega tira na črnuškem cestnem mostu vključili v promet. Novost, povezano s potovanjem, je pomenil lažji dostop do turističnih krajev, kar so najbolj občutili delavci. Na izlete v Planico, v Opatijo itn. so se zaradi pomanjkanja potniških vagonov vozili s tovornimi vagoni, v katere so namestili klopi. Na postajah ob kamniški progi je bilo tedaj mogoče kupiti karto za vožnjo do katerekoli postaje v Jugoslaviji, z vlakom pa so potniki lahko peljali tudi kolesa.

V tem času so požgane postaje postopno obnovili, nekatere stare pa posodobili. Leta 1948 so poglobili progo pri Domžalah in zgradili nadvoz za magistralno cesto.

### **Razlogi za ukinitve kamniške železnice**

Prvi petletni plan je načrtoval graditev sodobnega cestnega omrežja. Sezonske avtobusne proge so skrbele za zveze s turistično pomembnimi kraji, kamioni pa so prevažali vedno več tovarov. Splošne težave v železniškem potniškem prometu, ki so nastale zaradi neurejenih zvez, neustreznega voznega parka in pomanjkanja vagonov, so povzročile, da se je avtobusni promet v Sloveniji hitro povečeval. Leta 1959 je bil na primer za 80 % večji kot leta 1957. Še večja konkurenca za železnico so postali kamioni. Javno mnenje železnici na splošno ni bilo naklonjeno, kar se je kazalo v pomanjkanju delavcev za fizična dela, predvsem na mesta pragovnih delavcev. Sredi petdesetih let so zato tudi na kamniški progi zaposlovali vedno več delavcev iz Bosne.

Kamničan je bil simbol preteklosti, ki po drugi svetovni vojni ni bila več cenjena. Bil je izraz meščanske zavesti, ki tedaj ni imela več moči. Ukinitvi kamničana sta se upirali občini Kamnik in Domžale in železničarji kamniške proge, a so bili očitki o njegovi nerentabilnosti vse glasnejši. Proti koncu šestdesetih let se je stanje na kamniški progi v potniškem prometu resnično poslabšalo. *Izvršni svet SR Slovenije* je 27. decembra leta 1967 sklenil, da s *1. februarjem 1968* zaradi nerentabilnosti pogojno ukine javni blagovni in potniški promet na kamniški progi. Kasneje so vozili le tovorni vlaki, ki sta jih plačevala kamniško in domžalsko gospodarstvo. Sredi sedemdesetih let so bile v kamniški in domžalski občini zahteve po ponovni uvedbi železniškega potniškega prometa vse glasnejše, dokler niso leta 1978 na kamniški progi ponovno začeli voziti tudi potniški vlaki. (M. Klobčar, 1991, str. 3–63).

## 5. RAZISKOVALNI DEL

Cilj najine raziskovalne naloge je na podlagi različnih virov osvetliti in podrobneje pojasniti razmere ob ukinitvi kamniške železnice ter ugotoviti prizadevanja za njeno ponovno uvedbo. Zato povzemava pomembne dele pisnih virov o ukinitvi in ponovni uvedbi kamniške proge. Dodajava tudi ustne vire in sicer intervjuje. Ugotavljava, da si pisni in ustni viri med seboj tudi nasprotujejo. Ker predpostavljava, da so pisni viri zanesljivejši od človeškega spomina, se najini zaključki naslanjajo predvsem na pisne vire.

### UKINITEV KAMNIŠKE PROGE

Povzemava dele ali v celoti posredujeva pomembne prispevke v občinskih glasilih občin Kamnik in Domžale. Razporejeni so po časovnem zaporedju.

DECEMBER 1966

#### **1. Se kamničan po 75-ih letih res poslavlja?**

*Kamničan je postal nerentabilen, pravijo železničarji. »Samo v tovornem prometu nam povzroči letno 93 milijonov S din izgube«. V teh dneh so začeli odgovorni organi v kamniški in domžalski občini skupno z železničarji temeljito pretresati pogoje za nadaljnji obstoj proge Ljubljana – Kamnik. Potrebo te proge za gospodarstvo na kamniško – domžalskem območju ne gre zapostavljati. Dnevno prepelje Kamničan okrog 5400 potnikov, od tega 600 dijakov in 1200 ton blaga. V odstotkih od vsega prometa nosi torej železnica 59 % potniškega prometa in 63 % blagovnega prometa. Ali so naše ceste sposobne prenesti tolikšno dodatno obremenitev? Ali bomo dobro premislili, preden se bomo odločili? (L. J.: Se kamničan po 75-ih letih res poslavlja?, Kamniški občan, december 1966).*



*Se kamničan po 75-ih letih res poslavlja?  
(L. J., Kamniški občan, december 1966).*

JANUAR – FEBRUAR 1968

#### **2. Ukinitve železniškega prometa na kamniški progi?**

*... Na zadnji seji republiškega Izvršnega sveta je ta sklenil, da v bodoče ne bo več podpiral sredstev za kritje izgube na železniški progi Ljubljana–Kamnik in s tem*

dal dovoljenje železniškemu transportnemu podjetju Ljubljana, da lahko ukine javni promet na tej progi.

Železniško transportno podjetje je sklenilo, da s 1. 2. 1968 preneha z opravljanjem javnega prometa, to je osebnega in tovornega, na tej progi. Skupščine občine Domžale, Kamnik in Bežigrad so šle v intenzivno dejavnost, da bi vsaj preprečile fizično ukinitve proge, to je, da se železniški tiri ne odstranijo. V ta namen je bilo doseženo soglasje, da postavi ŽTP Ljubljana pogoje, pod katerimi bi proga še ostala. Ti pogoji so:

1. Če prevzamejo občine in koristniki progo kot industrijski tir in jo sami vzdržujejo, za posamezne prevoze pa plačajo stroške uslug železnici.
2. Če pristanejo koristniki proge, da se uvede poseben režim, to je, da sklenejo koristniki proge z železnico letne pogodbe o prevozih, dočim bo cena za prevožen kilogram izračunala železnica po stvarnih stroških.
3. Kolikor občine žele, da bi ostal osebni promet, potem bi morale zagotoviti ustrezna kreditna sredstva za modernizacijo proge in nabaviti šinobuse (en šinobus stane 90 milijonov starih dinarjev).
4. V kolikor na progi ne bo s pogodbami sklenjen minimalni promet, ali če se ne bo proga prevzela kot industrijski tir, bo železnica progo fizično odstranila.

Do vseh teh pogojev je prišlo, ker je železnica izračunala, da ima na kamniški progi letno 120 milijonov izgube. Vsekakor, da del krivde za to izgubo zadene železnico, ker je bila dolgo časa v poslovni politiki neelastična in je šele v zadnjem času svojo komercialno aktivnost za pridobivanje strank začela uveljavljati. Delna krivda pa zadane tudi gospodarske organizacije, ki se iz takih ali drugačnih razlogov raje poslužujejo avtomobilskega prometa. Le-ta je seveda železnici konkurenčen, ker ceste vzdržuje širša družbena skupnost, dočim mora železniško progo sama železnica.

V soboto, 13. januarja, je bil na skupščini Občine Domžale razširjeni sestanek direktorjev delovnih organizacij s področja občin Domžale, Kamnik in Bežigrad ter predstavnikov občin in ŽTP. Na tem sestanku so vsi odgovorni pretehtali najugodnejšo dolgoročno rešitev nastale situacije. Ker je bil sestanek že po zaključku redakcije, nas bodo o sklepih tega sestanka obvestili v prihodnji številki. Vsem pa je že sedaj jasno, da bodo morali ti, ki se jih to tiče, na sestanku zavzeti dolgoročna stališča, ki bodo morda trenutno tudi finančno boleča, bodo pa vplivala nato, da ne bodo bodoče generacije prikrajšane za tako prometno povezavo, kot jo danes pomeni železnica v svetu. (S. M.: Ukinitve železniškega prometa na kamniški progi?, Občinski poročevalec leto VII. Domžale, 15. januar 1968)



Še pred leti smo si dejali: Kamničanu je potrebna modernizacija. Stare parne in sopihajoče lokomotive, v glavnem tiste, ki niso bile kos zahtevnejšim nalogam in rentabilnejšim program, naj tudi na tej progi nadomestijo motorni vlaki, moderno imenovani tudi »šinobusi«. In res se je tudi to zgodilo. Vendar to je bil le labodji spev umirajočega veterana, ki je vse svoje sile žrtvoval za svoje močnejše brate, na stara leta pa je ostal sam in mu nihče ni voljan dati podpore (dotacije)! (S. M.: Ukinitve železniškega prometa na kamniški progi?, Občinski poročevalec, št. 1, Domžale, 15.



januar 1968).

### **3. O železniški progi in podražitvi vode**

Občinska skupščina Kamnik je na seji 30. januarja obravnavala vrsto zanimivih vprašanj, ki zanimajo tudi širši krog občanov. Med temi je prav gotovo razprava o nadaljnji usodi železniške proge Ljubljana–Kamnik ... Izredno živahna je bila razprava o nadaljnji usodi železniške proge Ljubljana–Kamnik in o bodočem prometu na tej progi. Kot je znano, je Železniško transportno podjetje Ljubljana sklenilo z 31. januarjem ukiniti javni promet na tej progi. Predstavniki skupščin občin Kamnik in Domžale ter predstavniki gospodarskih organizacij teh občin so stopili v stik z železniškim transportnim podjetjem in glede na izredno pomembnost lokalnega prometa na tej progi, tako za gospodarstvo obeh občin kot za prevoz potnikov, zlasti dijakov in študentov, skušali proučiti pogoje, pod katerimi bi se lahko promet na tej progi tudi v prihodnje nadaljeval. Občinska skupščina je zato predlagala, naj bi se z Železniškim transportnim podjetjem Ljubljana sklenila posebna pogodba za dobo šest mesecev, ki bi določala obseg prometa na tej progi. Občinski skupščini bosta podobne pogodbe sklenili z gospodarskimi organizacijami, pri čemer bodo stimulirane zlasti tiste delovne organizacije, ki bodo povečale prevoz blaga na železnici, z ustreznimi nižjimi cenami prevoza.

Odborniki so se tudi odločili, naj bi za potniški promet veljala enotna mesečna vozna karta, t. j. 6.000 starih dinarjev za vse koristnike prevozov. To pomeni sicer za dijake in študente za 1.900 dinarjev večji izdatek mesečno, vendar je v primerjavi s ceno vozne karte na avtobusu, ki stane 12.800 dinarjev, še vedno mnogo ugodneje. Prilagoditi je tudi treba vozni red (dnevno naj bi vozili štirje pari vlakov) potrebam študentov, dijakov in zaposlenih, ki se dnevno prevažajo na tej progi. Dnevne vozne karte pa naj bi obdržale isto ceno kot doslej, to je 210 S dinarjev v eno smer. Razliko med stroški prevoza potnikov in izkupičkom prodanih vozniških kart bosta pokrili s polovično udeležbo občinski skupščini Kamnik in Domžale. Občinska skupščina je priporočila občanom, naj se v čim večjem številu poslužujejo prevozov na železnici, hkrati pa je pozvala tudi delovne gospodarske organizacije, da v prihodnje skušajo povečati obseg prevozov z železnico.

Pogodba z ŽTP bo veljala do 30. junija letos, v tem času pa bo posebna komisija proučila vse ekonomske kazalce, ki naj objektivno prikažejo dohodke in stroške na tej progi. Pri tem bo seveda komisija tesno sodelovala s strokovnimi službami pri Izvršnem svetu skupščine Socialistične republike Slovenije. Odborniki so tudi železniškemu transportnemu podjetju priporočili, naj posveti večjo pozornost pravočasnemu prihajanju in odhajanju vlakov in poskrbi za kvalitetnejše opravljanje vseh storitev. Na ta način se bo prav gotovo tako potniški kot tovorni promet na tej progi povečal. ... (F. S.: O železniški progi in podražitvi vode, Kamniški občan, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Kamnik, januar–februar 1968, str. 2 – 3).

### **4. Se bomo še vozili s kamničanom?**

*Z zateglim piskom je kamničan v nedeljo, 28. januarja, vsem krajem ob progi od Ljubljane do Kamnika oznanjal, da praznuje svoj 77. rojstni dan. Na ta dan leta 1891 je namreč iz ljubljanske postaje – železnice cesarjeviča Rudolfa – speljal prvi vlak proti Kamniku. Pobudnik za gradnjo te proge je bil tudi Kamničan, graščak in projektant nekaterih prog na Kranjskem, ing. Alojz Praschniker. Skupaj z Dunajčanom Lazarinijem je sestavil odbor za gradnjo železniške proge in organiziral veliko akcijo za zbiranje sredstev. Sam je prispeval na osnovne delnice 20.000*

goldinarjev. V poslanski zbornici so zagovorniki gradnje te proge zmeraj znova poudarjali, kako pomembna je ta proga za razvoj gospodarstva na kamniško – domžalskem področju. Prepričani so bili, da se bodo vložena sredstva v to progo zelo hitro izplačala.

Pretekle dni je bil kamničan predmet živahnih razprav na sejah tako republiškega izvršnega sveta kot občinskih skupščin na tem območju, delovnih organizacij in občanov. Izvršni svet skupščine Socialistične republike Slovenije je namreč sklenil, da ne bo več pokrival izgube, ki nastaja s prevozi na tej progi, kar pomeni, ali od kod drugod dobiti ustrezna sredstva ali pa progo ukiniti. Poglejmo, kaj pravi o tem **pomočnik direktorja združenega Železniško transportnega podjetja Ljubljana, tov. Oprešnik**: »Soglasje republiškega izvršnega sveta, da železniška proga Ljubljana–Kamnik izgubi status javne železniške proge, v bistvu pomeni, da izvršni svet ne bo več kril izgube, ki smo jo imeli z njo vsako leto. To pa praktično pomeni, da mora podjetje nekaj storiti. Prezgodaj bi bilo za to biti plat zvona, češ, kamniško progo bodo ukiniteli. Prizadevamo si, da bi na njej povečali promet, da bi našli ustrezno rešitev in začeli poslovati tudi na tej progi ekonomsko. Kar zadeva potniški promet, smo s prizadetima občinama Kamnik in Domžale dosegli načelno soglasje. Gre za kritje negativne razlike pri potniškem prometu. S tovornim prometom pa je takole: tovorni promet je dostavna usluga. Ker je kamniška proga s sklepom izvršnega sveta praktično izgubila položaj javne proge, smo prisiljeni tudi na njej poslovati ekonomsko. To pa doslej ni bila praksa. Na njej bomo skušali poslovati podobno kot na progi Straža–Novo mesto, ki se splača tako strankam kot podjetju. Cena prevozov bo odvisna od letne količine tovora, ki ga bo želelo po njej prepeljati določeno podjetje. **Čim več bo torej tovora, tem cenejši bo prevoz.** Če se bo v celoti povečal tovorni promet, potem ta železniška proga ne bo ostala samo industrijski tir ali celo mrtva proga. Zdaj zbiramo ponudbe podjetij. Novi režim na kamniški progi začne veljati 1. februarja 1968. Tri, štiri mesece bomo iskali vire za prevoze, potem bomo videli, kako in kaj. Če bo tovora za vse leto dovolj, če nam bo račun pokazal, da bomo lahko poslovali gospodarno, potem bo kamničan še vozil. Torej je osnovno vprašanje, kako zagotoviti ekonomsko poslovanje te proge, kako zagotoviti zadostno količino tovora in ustrezno število potnikov. Prav gotovo bo potrebna tudi večja skrb s strani železnice. Osnovno vprašanje je prav gotovo hitrost in točnost prevozov. Potniki prav gotovo ne bodo zadovoljni, da se bodo morali iz Kamnika do Ljubljane voziti eno uro in včasih čakati na vlak tudi po pol ure ali še več. Šaljivci pravijo, da je bil včasih na kamničanu napis »Trganje cvetic med vožnjo prepovedano«. Treba je reči, da se od tistih časov do danes stvari niso preveč popravile. To je tudi razumljivo, saj se na tej progi še vedno srečujemo s starimi, izrabljenimi lokomotivami, ki bi jih bilo treba že zdavnaj upokojiti. V poštev pride tudi vprašanje stroškov, ki bremenijo to progo. V razpravah so opozarjali predvsem na posebnosti režirne postaje v Šiški. Mar mora stroške za primitivno »foršibanje« tovornih vagonov res nositi kamniška železniška proga? Gre tudi za modernizacijo poslovanja, tako v tovornem kot v potniškem prometu. Ugotovitve po svetu kažejo, da se v industrijsko razvitih deželah tovor vrača zopet na železnico, pa čeprav imajo moderne štiristezne avtomobilске ceste. Preprosto zato, ker so izračunali, da je prevoz tovora po železnici še zmeraj cenejši kot občasno obnavljanje dragih avtomobilskih cest, ki morajo ob vsakem času prenesti osne pritiske tudi preko 20 ton težkih tovornjakov. Pri nas pa pravih avtomobilskih cest sploh nimamo, pač pa samo navadne bolj ali manj slabe ceste, ki nam zbolijo vsako spomlad ob prvi odjugi.«

Kot vse kaže, sedanji dogovori uspešno potekajo. Seveda njihov rezultat precej zavisi od pripravljenosti gospodarskih organizacij na kamniško–domžalskem

*področju, na drugi strani pa od pripravljenosti Železniškega transportnega podjetja, da izboljša svoje poslovanje tudi na tej progi. Kot kaže, bo kamničan še vozil in ga še ne bomo upokojili. (L. J.: Se bomo še vozili s kamničanom? Kamniški občan, januar – februar 1968)*

## **5. Problematika v zvezi z ukinitvijo javnega prometa na železniški progi Ljubljana – Kamnik**

... je bila nadaljnja pomembna točka dnevnega reda januarske seje domžalske občinske skupščine. Izvršni svet Slovenije je namreč sklenil, da v bodoče ne bo več regresiral morebitnih izgub na omenjeni progi. Posledica tega je bila odločitev CDS ŽTP Ljubljana, da se s 1. februarjem t.l. ukine javni promet na tej progi. Po navedbah omenjenega podjetja je bilo namreč v letu 1966 na tej progi 343 milijonov S dinarjev izgube. Prizadete občine so pokrenile v zvezi s tem sklepom podjetja ustrezno akcijo. Njen rezultat je bil, da se je s 1. februarjem zagotovil najprimernejši režim obratovanja na kamniški progi, ki naj bi veljal vsaj v prvem polletju, medtem pa bi poskušali ugotoviti in najti najustreznejšo rešitev za v bodoče. Vendar bodo morale pristojne skupščine za ta čas prevzeti plačilo razlike za potniški promet, kar ima za posledico vprašanje regresiranja prevoznih stroškov za dijake in delavce z mesečnimi vozovnicami, medtem ko morajo gospodarske organizacije zagotoviti planirano višino blagovnih pošilk. V razpravi je bilo povedanih precej pripomb na račun poslovanja ŽTP, ki je imelo vsekakor za posledico tudi ugotovljeno izgubo, ki pa se je zdela odbornikom v taki višini nerazumljiva in nesprejemljiva. Odborniki so dali že tudi koristne napotke za poslovanje v bodočem režimu, od katerih bo marsikaterega mogoče upoštevati, medtem ko tega za doslej ni mogoče trditi. Ko se je razpravljalo o odločitvi Izvršnega sveta glede ukinitve regresa, so se odborniki strinjali s stališčem, naj bi se republika dogovarjala z občinami tudi takrat, kadar nastajajo v okviru republike določeni viški in ne le, kadar gre za pokrivanje izgube. Naj bi se torej določilo, koliko mora občinsko gospodarstvo odvesti za skupne zadeve, z ostalimi pa naj razpolaga področje, kjer se dohodek ustvarja. (Problematika v zvezi z ukinitvijo javnega prometa na železniški progi Ljubljana – Kamnik, Občinski poročevalec, 15. februar 1968).

## **6. Železnica v bodoče – da ali ne?**

... Na sestanku predstavnikov gospodarskih organizacij se je dokončno razčistilo vprašanje, ali je proga potrebna ali ne. Nesporno je bilo ugotovljeno, da z ukinitvijo proge kamniško domžalski prostor izgubi enega izmed bistvenih lokacijskih pogojev. To pa tudi pomeni, da bi morale gospodarske organizacije, če bi bila proga ukinjena, zaradi te spremembe ponovno preučiti perspektivne razvojne programe. Poleg tega so na sestanku poudarili, da tudi ni zanemariti problema osebnega prometa, ki je izredno pomemben predvsem za šolarje. Vprašanje pa je, ali naj vozi po starem voznem redu. Prisotni na sestanku so izrekli marsikatero docela resnično pripombo na račun poslovanja železnic. Predstavniki železnic pa so nanizali svojo problematiko in predvsem poudarili, da je jugoslovansko gospodarstvo poznalo železnico v dobi, ko jo je črpalo ne samo za prevoze, pač pa tudi njeno akumulacijo za izgradnjo, sedaj pa, ko je izčrpana, zastarela, pa jo je spustilo na težka pota rentabilnosti, ne da bi ji vrnil vsaj nujno potrebna sredstva za modernizacijo. Nasprotno, družba vsa sredstva vlaga v ceste in s tem omogoča neenako konkurenco med železniškim in cestnim transportom.



Marsikatera upravičena pripomba je padla na račun Izvršnega sveta Slovenije, ki na ta sestanek kljub vabilu ni poslal predstavnika. Poleg tega pa je dopustil, da ima celotno področje za rešitev tega problema le slab mesec dni časa. V tem času pa je nemogoče pripraviti najboljši način rešitve, opraviti ustrezne primerjalne analize in doseči zadovoljive komercialne sporazume.

Na podlagi opisanih ugotovitev so vsi prisotni ugotovili, da je nemogoče v tako kratkem času priti do trajnih odločitev. Zato se *lahko sklene z železnico le začasen dogovor z veljavnostjo do 30. junija. V tem času pa se bo preučila vsa nakazana problematika. Predstavniki gospodarstva in občinskih skupščin so na tem sestanku izvolili posebno komisijo, ki bo v njihovem imenu reševala ta problem.*

Obe skupščini sta na svojih sejah obravnavali problematiko kamniške proge. Čeprav sta bili seji v Kamniku in Domžalah, sta skupščini sprejeli po vsebini enake sklepe: Da solidarnostno skleneta pogodbo z Železniško transportnim podjetjem Ljubljana za nadaljnje opravljanje blagovnega in potniškega železniškega prometa. Za podpis pogodbe pa sta pooblastili oba predsednika skupščin. Za blagovni promet je skupščina sklenila pogodbo z ŽTP pod pogojem, da ji gospodarstvo in posamezne gospodarske organizacije s pogodbo jamčijo, da bo prevozilo prijavljeno število vagonov letno oz. polletno in da bodo krili razliko med dosedanjo in novo izračunano tarifo. Pripomniti moramo, da bo pokrivanje razlike manjše, kolikor bo prevoz po železnici večji in obratno. Res je, da imajo gospodarske organizacije za te možnosti, kajti doslej so prevažale po železnici le nizko tarifirano blago npr. premog, pesek, surovine, dočim so visoko tarifirano blago, kot so npr. izdelki, pretežno prevažali po cesti. Prav ta razlika v načinu prevozov pa kaže, da je pripeljala do izračuna izgube na tej progi. Kajti železniške tarife so pripravljene tako, da je ob normalni obremenitvi proge (v tonaži) in ob povprečnih tarifah proga normalno rentabilna. Če pa vozi blago, ki ima nizke tarife, je proga kljub velikemu tovoru ob takem načinu tarifiranja v izgubi. Rešitev je torej možna:

- 1) da se povečajo prevožene količine po železnici,
- 2) da se spremeni struktura prevozov in
- 3) da se kombinirano povečuje količina in struktura prevozov.

Glede rešitve problema osebnega prometa sta bili skupščini postavljeni še pred večji problem. Izračuni so namreč pokazali, da ima le-ta dva do trikrat večjo izgubo kot blagovni promet. Analize so pokazale, da izvira izguba pri osebnem prometu iz sledečih vzrokov:

- veliko število vlakov v enem dnevu,
- z nekaterimi vlaki se potniki skoraj ne vozijo,
- vozni redi vlakov so prilagojeni predvsem za zveze z drugimi vlaki, ne pa na prihod in odhod v službo oziroma šolo,
- zamude vlakov so pogoste in precejšnje predvsem zaradi čakanja za uvoz v Ljubljano. Tako potniki kljub zgodnjemu odhodu vlakov zamujajo v službo.

Zaradi teh vzrokov je bilo potrebno, da skupščini režim vožnje prevzameta sami, železnica pa da na razpolago kompozicije vlakov po točno določeni nespremenljivi ceni. Ponujena cena je bila za vožnjo iz Kamnika v Ljubljano in nazaj 62.000 S din, iz Domžal v Ljubljano in nazaj pa 31.000 S din. Izračun je bil sedaj veliko lažji. V eno smer iz Domžal do Ljubljane moramo dobiti 15.500 S din. Če se pelje 100 potnikov, pomeni, da bi moral plačati potnik 155 S din za to razdaljo, če se jih pelje 200, pa le še 78 S din na potnika. V kolikor se pelje več potnikov, se prevoznina na enega potnika še zniža. Vendar že ob prevozu 200 potnikov bi mesečne vozovnice znašale 3900 S din (78 S din x 25 delovnih dni x 2 (obe smeri) = 3900 S din). Redne vozne cene se v primerjavi z dosedanjimi ne

bodo zvišale, ker vsak nepredvideni potnik zvišuje dohodek in s tem omogoča, da bi v bodoče lahko cene mesečnim vozovnicam morda celo znižali.

Vsi vemo, da se dnevno vozi s področja občine Domžale v Ljubljano v službo in v šole 2500 prebivalcev. Utopično bi bilo na to število delati izračun. Pač pa smo menili, da se je pripravljenih vsaj 10 % vseh voziti z vlakom, zato smo po izračunu za relacijo Domžale – Ljubljana in nazaj postavili ceno mesečne vozovnice 3500 S din. Ustrezno razdalji pa se cena mesečne vozovnice večja ali manjša ...

Skupščini sta sprejeli tudi spremenjeni režim mesečnih vozovnic. Nabavi si jo lahko vsakdo, samo da predloži sliko. Prodaja kart je spremenjena v toliko, da se te lahko kupijo ali na postaji ali pa v vlaku. Brezplačnih voženj na vlaku ni več, razen za otroke do 4. leta starosti, za otroke od 4. do 12. leta pa je polovična voznina. Poleg tega je bilo tudi sklenjeno, da bo železnica za vsako zamujeno minuto plačala občini 600 S din. Tako je že marsikaj urejenega na račun prej ugotovljenih pripomb, razen voznega reda. Prvotno pripravljeni vozni red, ki ga je pripravila železnica, je trajal samo 5 dni. Na pripombe občanov so se predstavniki obeh skupščin zedinili za nov vozni red, ki velja samo za delavnike in sicer: ... (S. M.: Železnica v bodoče – da ali ne?, Občinski poročevalec, 15. februar 1968)

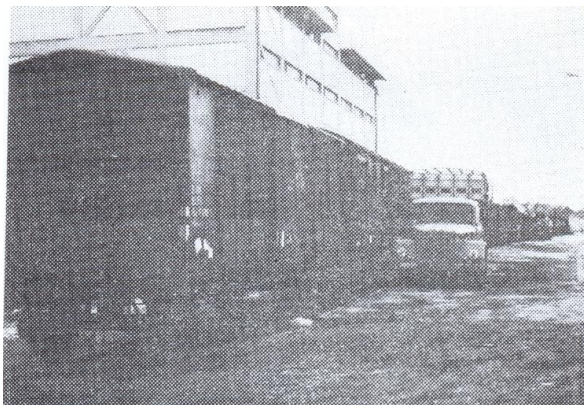
APRIL 1968

#### **7. Seja občinske skupščine v mesecu marcu.**

Ena prvih postavk izdatkov, ki ni šla mimo odbornikov brez razprave, je bil znaten znesek za pokrivanje izgube oziroma regresiranje potniškega prevoza na železniški progi Ljubljana–Kamnik. Črtanje te postavke bi pomenilo ukinitvev potniškega prometa na omenjeni progi in s tem manjše možnosti prevoza. Doslej predvideni znesek bi se lahko bistveno zmanjšal, če bi se potniki v večji meri posluževali prevoza z vlakom. Njegov vozni red je po zadnji dopolnitvi zelo primeren in zagotavlja pravočasen prihod na delo ali v šolo in prav tako najboljšo zvezo za povratek. Mimo tega je prevoz udobnejši in varnejši od avtobusnega. Za razdaljo Domžale – Ljubljana pa ne potrebuje več kot 19 minut. ... (Seja občinske skupščine v mesecu marcu, Občinski poročevalec leto VII. Domžale, 15. april 1968)

#### **8. Domžalski tovorni kolodvor**

je vedno poln življenja in prometa. Vse to dokazuje, kako nesmiselna je bila razprava o ukinitvi kamniške proge.



Nekoliko drugače pa je seveda z osebnim prometom. Neprilagojenost voznega reda potrebam ljudi in pa večne spremembe so povzročile, da se je večina potnikov preusmerila na avtobuse. S povečanjem števila potniških vlakov in z odpravo zamud pa se je stanje tudi v potniškem prometu spet uredilo in železnica zagotavlja potnikom soliden, reden in hite prevoz. (Občinski poročevalec, 15. april 1968).

### **9. Dodatni vlaki na progi Ljubljana – Kamnik**

Od 1. 2. 1968 dalje sta občini Domžale in Kamnik naročnik in plačnik prevozov potnikov na železniški progi Ljubljana–Kamnik. Ko je ŽTP Ljubljana ukinila javni potniški promet na tej progi, sta občini sklenili prevzeti odgovornost, da se prevoz potnikov ne ukine in obveznost plačevati železnici ta prevoz. Ta sklep sta sprejeli na podlagi utemeljene bojazni, da bi z ukinitvijo te proge še bolj obremenili ceste, da bi se za dijake in delavce mesečni promet podražil in da bi verjetno avtobusna podjetja podražila svoje storitve. Vsak par vlakov znaša 620 novih dinarjev. Razliko med iztržkom za vstopnice in to ceno morata plačati občini. Za februar bosta po obračunu vsaka občina plačali cca. 10.000 novih dinarjev. Opaziti je, da novi vozni red ni bil najugodnejše sestavljen. Temu sta kriva dva vzroka: manjše število vlakov ter usklajevanje prihodov in odhodov vlakov iz Ljubljane z zmogljivostjo vlakov v Šiški. Zato od 1. aprila dalje vozijo vlaki tako, da pelje vlak iz Domžal v Ljubljano ob 5.11, 6.08, ... Občinska skupščina upa, da bo z novimi vlaki ustregla veliki večini občanov, ki vsak dan potujejo v Ljubljano ali Kamnik. Pri tem je treba opozoriti na to, da vlaki sedaj nimajo zamud in da vozi vlak do Ljubljane le 19 minut. ... (S. M.: Dodatni vlaki na progi Ljubljana – Kamnik, Občinski poročevalec, 15. april 1968).

JUNIJ 1968

### **10. Prvega julija ukinjen potniški promet na kamniški progi**

Skupščina občine Kamnik je na svoji seji 27. junija obravnavala več pomembnih zadev, med katerimi velja omeniti zlasti poslovanje na železniški progi Ljubljana–Kamnik v času od februarja do konca junija letos, vodnogospodarsko problematiko na območju občine in davčno politiko.

Odborniki občinske skupščine so bili seznanjeni z rezultati poslovanja na železniški progi Ljubljana–Kamnik, ki jih je posredovala posebna komisija, imenovana pri občinskih skupščinah Domžale in Kamnik. Ugotovitve te komisije so bile, da tovorni promet presega predvideni promet na Železniški postaji Kamnik, na postajah Domžale in Jarše pa zaostaja, da je potniški promet nerentabilen, saj znaša povprečna mesečna izguba, ki jo mora plačevati kamniška občina, 1,5 milijona starih dinarjev. Komisija je predlagala Železniškemu transportnemu podjetju Ljubljana, naj prevzame vso odgovornost za tovorni promet, saj so letošnji štirje meseci pokazali, da je omenjeni promet rentabilen. Komisija je tudi predlagala obema skupščinama, naj razpravljata o perspektivi potniškega prometa na tej progi. Odborniki občinske skupščine so po temeljiti razpravi, v kateri so ugotovili, da se število potnikov, kljub ugodnostim na potniških vlakih, v tem obdobju ni povečalo in se je zato izguba iz meseca v mesec večala. Zato so sklenili, naj bi s 1. julijem letos ukinili potniški promet na tej progi.

Občinski skupščini Domžale in Kamnik sta v začetku letošnjega februarja, ko je republiški izvršni svet odrekel nadaljnje plačevanje izgube na tej progi, sklenili z ŽTP Ljubljana pogodbo do konca junija, po kateri sta obe skupščini plačevali izgubo v potniškem prometu. Ta je znašala v petih mesecih 7 milijonov 600 tisoč S dinarjev. Ker se kljub vsem prizadevanjem in ugodnostim, cena mesečne vozovnice je bila 60 N dinarjev, medtem ko je na avtobusih 145 N dinarjev, število potnikov na vlakih v tem času ni povečalo, so se odborniki skupščine odločili za ukinitvev potniškega prometa in to predlagali tudi domžalski občinski skupščini. Seveda je imela občinska skupščina pred očmi dejstvo, da šolska mladina zaradi ukinitve vlakov ne bi smela biti prizadeta. Zato so se dogovorili s podjetjem Ljubljana transport, ki bo skupno z republiško izobraževalno skupnostjo omogočil dijakom in študentom v jeseni 45

odstotni popust na redne cene vozovnic. To pomeni, da bo cena mesečne vozovnice za študente in dijake le za 19,5 dinarja višja od sedanje cene na železnici.

Ker je tovarni promet rentabilen, se je občinska skupščina odločila podaljšati pogodbo o tovarnem prometu z železniškim transportnim podjetjem do konca leta, s tem, da bo železniško transportno podjetje zmanjšalo dostavnino tistim podjetjem, ki so v štirih mesecih presegli plan prevoza po železnici. Za druga podjetja pa bo obračunalo ŽTP ob zaključku leta. Pri obračunu je treba upoštevati razne tehnološke in objektivne vzroke, zaradi katerih so morala nekatera podjetja zmanjšati prevoz po železnici. Zanimiv je podatek, da so se kamniška podjetja v začetku februarja letos obvezala, da bodo v obdobju od februarja do maja prevozila 1332 vagonov blaga, medtem pa so to obveznost presegla skoraj za 30 %, v tem času je bilo namreč prepeljanih 1729 vagonov blaga. Odborniki skupščine so odločno podprli tudi stališče izvršnega sveta republiške skupščine do vprašanja ukinjanja lokalnih železniških prog. Menijo namreč, da je treba to problematiko enostavno obravnavati in da ni mogoče popuščati nikakršnemu izsiljevanju s katere koli strani. ... (L. J.: Prvega julija ukinjen potniški promet na kamniški progi, Kamniški občan, junij 1968).

DECEMBER 1968

### **11. Bo železniška proga še dolgo delila Domžale na dvoje?**

Graditelji kamniške železniške proge so na začetku jeseni leta 1890 končali v Domžalah gradnjo proge. Hiteli so in sredi zime končali z gradnjo na vsej dolžini, od Ljubljane do Kamnika. Prvič je vlak zapeljal na tej progi 28. januarja 1891. Od tega dne dalje so Domžale razdeljene na starejši vzhodni del in na zahodni del, ki se vse bolj širi. Za naše občane in babice je bila ta delitev sprejemljiva. Tako smo do nedavnega mislili tudi mi.

Toda od 1. julija dalje so se železničarji zaradi ekonomske računice odločili, da prenehajo voziti na tej lokalni progi s potniškimi vlaki in pustijo progo le še za odvijanje tovarnega prometa. Nič ni zaleglo ne prepričevanje, ne peticije in ne javno mnenje. Problem prevoza potnikov je bil rešen tako, da so jih napotili na avtobuse. Toda s tem so vsaj v Domžalah rešili le en problem. Drugi je ostal in o tem bi hotel spregovoriti.

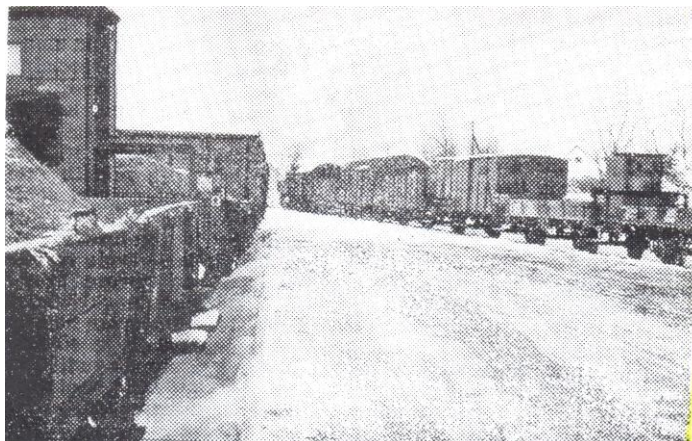
Proga je skoraj osem desetletij delila razvijajoče se mesto na dvoje. Dokler je bil železniški promet tod živahnejši, si ni upal nihče zahtevati, da bi zgradili med vzhodnim in zahodnim delom mesta več prehodov za pešce ali za voznike vprežnih vozil uporabljati zvezno cesto od Trzina do mostu prek Bistrice na Viru. Prizadeti morajo zato na tem odseku po mestnih cestah, ki vedno težje absorbirajo ves promet. ... Priče smo naglemu razvoju našega občinskega središča. ...

Ureditev dveh prehodov bi bila zelo cenena rešitev. Mimo kolodvora bi prav lahko speljali cesto na drugo stran proti zahodu in tako omogočili vsaj pešcem, da pridejo hitreje v središče mesta in se tako izognejo prepovedanemu prekoračevanju prek tirov. Takšna rešitev bi mnoge zadovoljila. ... Vsak dan bo zadeva bolj pereča. Železnica ni več to, kar je bila... Do nedavnega so bile v zahodnem delu štiri ulice slepe, ki so se končale pred železniško progo. Nekaj manj jih je v vzhodnem delu. Koliko jih bo jutri, po katerih boš moral iti nazaj in ne naprej? ... (O. L.: Bo železniška proga še dolgo delila Domžale na dvoje?, Občinski poročevalec, VII, št. 11, 15. december 1968)

### **12. Železniška proga od Ljubljane do Kamnika še ni za v staro šaro**

...Zaradi naraščajočega števila ljudi, ki se dnevno vozijo v Ljubljano, bo postala kamniška proga v prihodnje znova pomembna in je le sreča, da se pri ukinitvi

*kamničana (za potniški promet) niso hkrati odločili tudi za rušenje proge. Na kamniški progi kanijo vpeljati šinobus. S tem bi se proga bolje izkoristila, obenem pa odpadejo vse variante in vsi predlogi za vse poti in ceste, ki naj bi jih na novo speljali v enaki ravnini preko železniške proge. V poštev bi torej prišli le sorazmerno dragi podhodi ali nadvozi. ... Z improviziranimi prehodi preko železniške proge ne bo nič. Vse, kar bodo ukrenili, bo spodobno in načrtno. Morda bo takrat, ko bo do tega prišlo, že Ljubljana segala do Domžal. Takrat bo središče mesta morda na Ježici. Ali pa kje drugje. Takrat nas morda ne bo več med živimi. Toda tisti, ki bodo živeli, bodo živeli sodobno in varno. Mi pa se podredimo tistim, ki razvoj načrtujejo in ki pri tem mislijo tudi na jutrišnji dan, ne samo na to, kje bi gradili ali prišli bližje prehodu železniške proge. (Železniška proga od Ljubljane do Kamnika še ni za v staro šaro, Občinski poročevalec, 15. februar 1969)*



*Tovorni promet na domžalski železniški postaji je vedno večji. Dolgi tovorni vlaki vsak dan dovažajo in odvažajo na stotine ton surovin in izdelkov. Proga v veliki meri razbremenjuje cesto, še posebno v zimskem času. (Železniška proga od Ljubljane do Kamnika še ni za v staro šaro, Občinski poročevalec, 15. februar 1969)*

JANUAR 1976

### **13. Razprava o kamniški progi**

Izvršni svet Občine Domžale je na svoji 66. seji razpravljal o problematiki kamniške proge in zavzel do tega vprašanja določena stališča. Člani izvršnega sveta so bili seznanjeni s stališči, ki jih je sprejel Izvršni svet Občine Kamnik in ki jih misli posredovati Izvršnemu svetu SRS in Samoupravni interesni skupnosti za železniški in luški promet.

Zaradi tega, ker gre za nekatere bistvene zadeve, ki sedaj bremenijo gospodarstvo in promet na sedanjem industrijskem tiru Ljubljana–Kamnik, je tudi Izvršni svet Občine Domžale razpravljal o tem problemu in sprejel stališča, ki jih je nakazal Izvršni svet Občine Kamnik. V bistvu gre za to, da sedanji industrijski tir ni vrisan v železniške zemljevide in da s tem nastajajo težave pri prevozu blaga, da **pogodba iz leta 1970**, ki je bila sklenjena s skupščinami občin Kamnik, Domžale in Bežigrad ni več v soglasju, kajti med tem časom je bila ustanovljena samoupravna interesna skupnost in bi morala ta sedaj reševati te probleme. Najbolj sporno vprašanje, ki sicer izhaja iz pogodbe in aneksov k tej pogodbi, pa je vprašanje prevoza blaga in storitev po tem industrijskem tiru. Tako morajo delovne organizacije zaradi manjšega števila prevozov, kot je to postavljeno v pogodbi – 12.000 železniških voz – plačevati penale, ker ne dosegajo te številke, poleg tega morajo pokrivati izgubo, ki jo izkazujejo jugoslovanske železnice in še razliko v ceni, ki



nastaja med industrijskim tirom in programi za splošni promet. Ta cena pa ni tako majhna, saj znaša v povprečju 250.000 din na ton/km.

Iz analize, ki je bila pripravljena za sejo izvršnega sveta, je razvidno, da je bilo v letu 1974 naloženih ali razloženih 8958 železniških voz in da ta številka ne bo dosti manjša tudi v letu 1975. Na podlagi razprave je bil sprejet sklep, da se celotna problematika posreduje v razpravo delegatski skupščini in da se takoj pokrene akcija za ureditev teh zadev s pristojnimi organi in skupnostmi.

Poleg tega so bilo sprejeti naslednji konkretni sklepi:

- Ravno tako, kot predvideva Izvršni svet Občine Kamnik, da bo o tem seznanil republiške organe in Samoupravno interesno skupnost za železniški in luški promet, bo tudi Izvršni svet Občine Domžale posredoval problematiko, ki izvira z območja naše občine in podprl prizadevanja, da se sedanji industrijski tir spremeni v progo za javni promet.
- Na podlagi tega, ker se na območju Občine Domžale načrtujejo velike investicije, kot so Papirnica Količevo, Kemična industrija Domžale, Oljarna, Lek Mengeš in Fructal-Alko ter še druge delovne organizacije, promet na progi ne bo v upadanju, ampak se bo še povečeval. Po progi bo namreč treba v prvem obdobju prepeljati veliko opreme in gradbenega materiala, pozneje pa veliko surovin in gotovih izdelkov. Zaradi tega bi bilo nesmiselno, da bi železnica ne priznala kamniško progo kot progo za javni promet, jo vnesla v svoje karte in s tem omogočila točnejšo dostavo vseh prevozov.
- Dnevna migracija delovne sile, ki odhaja z območja občine na delo predvsem v ljubljanske občine, je zelo velika, saj ta številka predstavlja že 4.500 ljudi, ki odhajajo na delo izven občine ali v šole in približno 1.500 ljudi, ki dnevno prihaja na delo v občino. Te številke pa brez dvoma pogojujejo obremenjevanje cest in vplivajo na onesnaževanje zraka ter na številne prometne nesreče. Zaradi tega je nujno potrebno, da se proga ponovno usposobi za potniški promet in da se s tem razbremenijo ceste in vpadnice v Ljubljano.
- Zaradi tega, da bi ti dogovori lahko potekali v smislu strokovnega dogovarjanja, je izvršni svet imenoval komisijo, ki jo sestavljajo Ivanka Zajc, Ingo Paš in Štefan Lončnar in to z nadlogo, da pripravijo vse potrebno za spremembo sedanjega statusa kamniške proge in da se dokončno reši tudi vprašanje javnega (osebnega) prometa na tej progi.

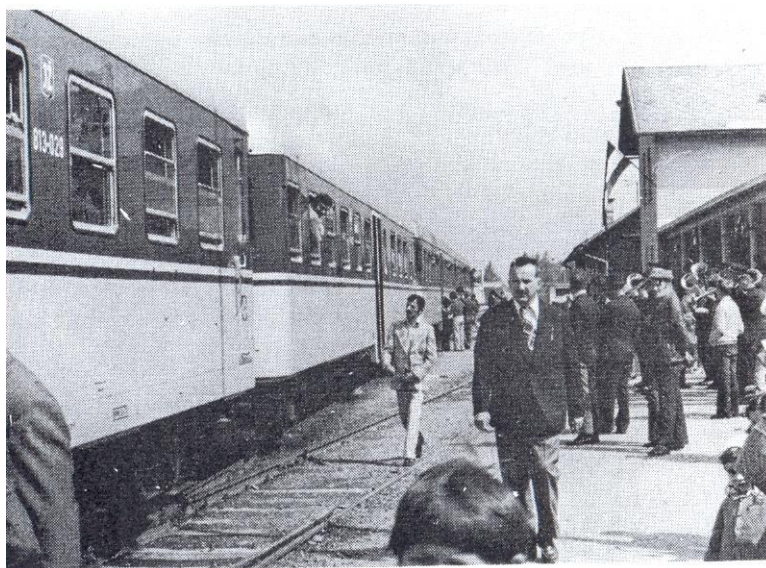
O vseh teh vprašanjih bo izvršni svet seznanil tudi vse delovne organizacije, kajti problem prevoza po železnici je bil že velikokrat obravnavan na sestankih aktiva gospodarstvenikov in tudi kritično ocenjen zaradi tega, ker morajo naše delovne organizacije v bistvu trikrat plačevati usluge, ki jih opravljajo sedaj po železnici. Ker pa gre za več tisoč prevozov, stroški niso majhni, v čemer lahko tudi iščemo vzroke, da delovne organizacije skušajo preusmeriti promet na cestna transportna podjetja. To pa ob sedanji situaciji in gostoti prometa ni smotrno in v bistvu vedno bolj postavlja v ospredje vprašanje okolja in čistega ozračja. ... (K. U.: Razprava o kamniški progi, Občinski poročevalec, 26. januar 1976, str. 4).

FEBRUAR 1976

#### **14. Še o kamniški progi**

*... Pobuda, ki sta jo dala izvršna sveta občin Kamnika in Domžal je doživela nekatere drugačne poglede na ta problem tako na Samoupravni interesni*

*skupnosti za železniški in luški promet, kot na Komiteju za železniško gospodarstvo Ljubljana.*



Občani in delovni ljudje so prepričani, da bo na kamniški progi ponovno uveden potniški vlak in da ne bomo videli takih prizorov samo ob velikih slovesnostih, ampak vsak dan. (Občinski poročevalec, 25. februar 1976, str. 4)

Na podlagi teh ugotovitev je bil na aktivu gospodarstvenikov ponovno obravnavan problem kamniške proge, skupaj s predstavniki TOZD Železniškega transportnega prometa Ljubljana, ki so ga zastopali tovariš Čurčič, Branko Sok in tovariš Lestan. Osnovno vprašanje je sicer bilo **pokrivanje izgub jugoslovanskih železnic** in seveda tudi vprašanje tega, zakaj morajo delovne organizacije kamniške in domžalske občine poleg stroškov vzdrževanja industrijskega tira, plačevanja nastalih razlik po pogodbi iz leta 1970, plačevati še celotno izgubo v železniškemu prometu. V razpravi je bilo pojasnjeno, da gre za širši način reševanja nastale situacije in da gre za odpravo nekaterih zadev, ki sistemsko niso rešene. Čeprav so izdelani programi in plani za razvoj, pa železničarji ne odločajo sami o teh vprašanjih, kajti vprašanja cen za njihove usluge in storitve so v pristojnosti zveznih organov za cene. Poleg tega pa je znano dejstvo, da so največji koristniki železnice tiste delovne organizacije, ki niso najbolj akumulativne, vendar so osnovnega pomena. Med te spadajo tako železarne, kakor rudniki in del bazične industrije. Poleg tega že vrsto let ugotavljamo, da imajo nekatere proge večje ugodnosti glede cen in to z različnimi faktorji, kar pa komaj zadošča za redne obratovalne stroške. Rentabilno je poslovanje na glavni progi Ljubljana–Zidani Most in še na nekaterih mednarodnih progah.

Delavci, ki delajo na železnici, se zavedajo tudi tega, da njihove storitve niso najboljše in jih skušajo odpravljati po svojih močeh. Posebno vprašanje pa izvira tudi iz tega, da imamo samo v Sloveniji ustanovljeno samoupravno interesno skupnost, ne pa tudi v ostalih republikah. Sicer bo to vprašanje rešeno na podlagi sklepa Zveznega izvršnega sveta in nekaterih drugih, ki so bili sprejeti v tej zvezi. Kamniška proga pa zahteva posebno obravnavo. Dejstvo je, da so narejene analize pokazale, da je proga rentabilna in da obstoje vse možnosti, da se spremeni v progi za javni promet. Pri vsem tem pa še vedno ostaja odprto vprašanje potniškega prometa. Predstavniki železnice so utemeljevali, da bi ponovno usposobitev proge za potniški



promet zahtevala istočasno rešitev vrsto odprtih vprašanj in da je tudi vprašanje same proge odprto, ker sedanji tiri omogočajo največjo hitrost 50 km/h.

Razpravljalci so smatrali, da takšni pomisleki niso povsem utemeljeni in da ne moremo že sedaj govoriti o tem, da bi bil potniški promet nerentabilen, saj bi lahko našli kaj hitro podatke, koliko ljudi bi se dnevno prevažalo z vlaki na delo ali z dela. Jasno pa je pri tem to, da bi ljudje lahko večkrat potovali po železnici in ne bi bili več odvisni od cestnega javnega ali pa osebnega prometa.

Tudi vprašanje sedanjega tira je bilo ponovno postavljeno pod vprašaj. Dejstva namreč govorijo v prid temu, da bo promet ob normalnih pogojih in boljši servisni službi postal večji in da nadaljnji razvoj gospodarstva terja dokončno rešitev tega vprašanja. Predstavniki gospodarstva so smatrali, da je vsa vprašanja, ki izvirajo iz naslova kamniške proge, potrebno obravnavati skupaj in najti ustrezno rešitev. Drugače si je težko predstavljati to, da bi v delovnih kolektivih dosegli popoln uspeh pri pokrivanju izgube železnice, kajti delovni ljudje vedno postavljajo na dnevne rede ureditev vseh problemov s kamniško progo.

Vsi so sicer poudarili, da ne pričakujejo ureditev tega problema takoj, vendar pa so opozorili na dejstvo, da je takšna razprava potekala pred enim letom, vendar pa ni rodila nobenih sadov. Na osnovi tega je bil sprejet tudi sklep, da naj TOZD ŽTP Ljubljana v roku enega tedna da pismeno obrazložitev vprašanja kamniške proge, iz katerega morajo izhajati vse rešitve, ki so bile nakazane ne samo na samoupravni interesni skupnosti, ampak tudi na aktivu gospodarstvenikov.

Gospodarski razvoj kamniško–domžalskega področja zahteva rešitev tega vprašanja in tudi varstvo okolja ne sme biti eno izmed zadnjih vprašanj, ker je tesno povezano z vprašanjem onesnaževanja zraka in prometne varnosti. O bodočih razpravah in zaključkih bo razpravljala tudi delegatska skupščina in skušala doseči to, kar je bilo izraženo ne samo v predstavniških in posvetovalnih organih, ampak tudi na zborih delovnih ljudi in občanov. To pa pomeni ponovno vključitev kamniške proge med ostale železnice v našem gospodarstvu in ponovno uvedbo potniškega prometa. (A. R. Še o kamniški progi, Občinski poročevalec, 25. februar 1976, str. 2).

## **PONOVNA UVEDBA POTNIŠKEGA PROMETA**

MAJ 1978

### **1. Vlak vozi!**

*To ni nobena utvara, ampak dejstvo, ki je po tolikem času le postalo resnica. Morda to ne moremo povsem dojeti zaradi tega, ker smo se preveč let prizadevali, da bi industrijski tir ponovno oživil tudi za potniški promet in se kot v »dobrih starih časih« vozili s kamničanom. Čeprav so novice o uvedbi potniškega prometa na kamniški progi bolj na skrivaj prihajale med nas – v obliki voznih redov v časopisju – je le stekel promet, ki nam omogoča, da se umaknemo s cest in se poslužimo te povezave med Ljubljano in Kamnikom.*

*Ne mislimo razpravljati o vzrokih, ki so pripeljali do tega, saj je dovolj, če povemo, da je zatrpanost na naših cestah dala »zeleno luč«, da zopet vozi vlak. Nepretrgane kolone avtomobilov, avtobusov in tovornjakov ne ovirajo samo hitre povezave med Ljubljano in domžalsko–kamniškim predelom, ampak zahtevajo predvsem v konicah veliko izgubo časa za vse tiste, ki se dan za dnem prevažajo na delo ali v šole. Poleg tega je prisotna tudi varnost udeležencev v cestnem prometu, saj se v prometnem kaosu dogajajo številne nesreče, ki imajo za posledico veliko materialno škodo in terjajo tudi velik krvni davek.*

In kako bo potekal promet? Iz voznega reda lahko razberemo, da bo imel vlak trenutne postaje v Kamniku, Jaršah, na Rodici, v Domžalah, na Črnučah in v Ljubljani. To so sedaj tista postajališča, ki jih je Železniško gospodarstvo Ljubljana predvidelo v voznem redu. Glede na to, da so izpadla nekatera postajališča – v naši občini Trzin – pripravljajo pri Železniškem gospodarstvu Ljubljana tudi drugo varianto, po kateri bi bila postajališča še na Bakovniku, v Trzinu in za Bežigradom. Odprto pa ostaja tudi postajališče na Homcu. Ne glede na vse to, kako bo ta zadeva končno urejena, pa se moramo zavedati predvsem naslednje:

- Uvedba in rentabilnost potniškega vlaka bo odvisna od nas samih, saj smo mi tisti, ki bomo razbremenili prenatrpane ceste in hitreje prihajali na delo, v šole, po opravkih v Kamnik ali v Ljubljano in se vračali domov.
- Poskrbeti bomo morali tudi za varne prehode preko železniških tirov, posebno zaradi tega, ker smo se že malce odvadili pogostih vlakov in bi vsaka nepazljivost lahko imela zelo hude posledice. Temu vprašanju bomo morali posvetiti vso pozornost, saj si vsi želimo, da se z uvedbo vlaka zmanjšajo številne nesreče.

Vlak imamo in zaradi tega pustimo naše »jeklene konjičke« doma ali na primernih mestih pri postajališčih ter izkoristimo tisto, za kar smo se tolikokrat neuspešno pogovarjali, pa smo sedaj končno le dobili. VLAK VOZI! Vsi pa smo prepričani, da se bomo zelo kmalu pogovorili o vseh odprtih vprašanjih in da nam je vlak »pripeljal« tudi dobro voljo in več prostega časa, ki ga ne bo potrebno zapravljati v nepretrganih kolonah na cestah. Upamo, da bomo znali koristiti to, po čemer smo toliko hrepeneli in da bo kamničan postal del našega vsakodnevnega življenja na poti na delo in z dela. (Vlak vozi!, Občinski poročevalec; Domžale, 30. maj 1978; leto XVI, št. 8).

## **2. Kamničan bo vozil le ob delavnikih**

Letos poteka 10 let, odkar je prenehal voziti potniški vlak v Kamnik in presenetila nas je odločitev Železniškega gospodarstva Ljubljana, ki se je odločilo ponovno uvesti potniški promet na progi iz Ljubljane v Kamnik. Na to določitev so nedvomno vplivala stalna prizadevanja domžalske in kamniške občinske skupščine ter vedno večji promet na ljubljanskih vpadnicah. Vožnja z Viatorjevimi avtobusi, ki so pred desetimi leti »izrinili« kamniškega hlapona, je zlasti ob konicah postala prava muka za številne delavce in študente, ki se dnevno vozijo v Ljubljano in v Kamnik.

V začetku bo potniški vlak vozil le ob delavnikih in **29. maja** zjutraj bo že odpeljal iz železniške postaje Kamnik mesto. Seveda pa ponoven začetek potniškega prometa na kamniški progi ne bo potekal brez težav. Proga je dotrajana in v zadnjih letih niso vanjo vložili mnogo denarja. Tudi s postajališči ni vse tako, kot bi moralo biti, zato bodo morali urediti ustrezne perone in znova usposobiti nekatera postajna poslopja. Najnujnejše pa bo gotovo do dne, ko bo kamničan spet zapiskal in popeljal prve potnike v Ljubljano.

Težave bodo tudi na železniških prehodih, kjer ceste prečkajo kamniško progo. Zavarovana sta le dva prehoda, v Domžalah in Črnučah. Zato bo kazalo biti vsaj v začetku zelo previden pri prečkanju proge. Železniške zapornice v Črnučah pa bodo povzročale še dodatne sitnosti, saj bodo sedaj zaprte dlje časa, kot ta leta, ko je v Kamnik vozil le tovorni vlak.

Karkoli že, ponovna uvedba potniškega prometa na kamniški progi bo razbremenila cesti proti Ljubljani in hkrati skrajšala čas vožnje zlasti ob konicah. (A. R.: Kamničan bo vozil le ob delavnikih, Kamniški občan, maj 1978)

JUNIJ 1978

### **3. Kamničan tudi v interesu Ljubljane**

Ko je 29. maja letos na železniški progi Ljubljana–Kamnik po desetih letih ponovno začel voziti potniški vlak, smo v javnosti večkrat slišali vprašanje, na čigavo zahtevo in seveda na čigav račun je oživel potniški promet na tej nekdanji »nerentabilni« progi. Za jasnejši odgovor na to vprašanje je prav, da posežemo nekaj let nazaj.

Izvršni svet Skupščine SR Slovenije je 27. decembra 1967 sklenil, da se s 1. februarjem 1968 zaradi nerentabilnosti ukine javni blagovni in potniški promet na tej progi. Na željo uporabnikov proge je bil uveden **pogodbeni promet, vendar sta skupščini občin Kamnik in Domžale pokrivali razliko med dohodki in tedaj prikazanimi visokimi obratovalnimi stroški za potniški promet le do 3. junija 1968.** Po takratnih podatkih je bila kamniška proga obremenjena tudi s stroški postaje Ljubljana–Šiška, ki pa niso bili majhni. **Za opravljanje potnega prometa pa so občinske skupščine Kamnik, Domžale in Ljubljana–Bežigrad v imenu porabnikov z železnico sklenile pogodbo za nedoločen čas.** Tako se je pogodbeni blagovni promet z udeležbo združenega dela v omenjenih teh občinah obdržali do danes. Z njim pa se je obdržala tudi železniška proga Ljubljana–Kamnik in tako **vsaj eden izmed pogojev za uvedbo potniškega prometa**, ki ga na nekaterih drugih relacijah (Ljubljana–Vrhnika, Jesenice–Planica itd.) danes ni več. Obdržala se je kljub visokimi stroškom za prevoze, ki jih je plačevalo kamniško in domžalsko gospodarstvo v tem obdobju, in ki so presegli povprečne stroške prevoza blaga na javnih železniških progah.

Že v razpravah o zagotovljenih sredstvih za pokrivanje izgub na železnici v letu 1974, je bila združenemu delu postavljena zahteva, da se blagovni promet vključi v javni promet in da se uvede potniški promet na tej progi.

Občani in delavci v združenem delu v občinah ob tej progi so na mnogih zborih že nekaj let opozarjali na potrebo po ponovni uvedbi javnega prometa in še zlasti na potrebo po potniškem prometu. Iz kamniške in domžalske občine potuje dnevno v Ljubljano približno 6.000 ljudi, kar ob nenehno naraščajočem prometu na severni ljubljanski vpadnici dodatno prispeva k nemogočim prometnim razmeram ob vstopu v Ljubljano in v sami Ljubljani.

Skupščini občin Kamnik in Domžale sta decembra 1975 predlagali izvršnemu svetu Skupščine SR Slovenije, da razveljavi odlok o izločitvi železniške proge Ljubljana–Kamnik iz javnega prometa, samoupravni interesni skupnosti za železniški in luški promet pa, da se uporabniki te proge enakopravno vključijo v to skupnost in probleme na tej progi skupno razrešujejo.

V odgovoru na delegatsko vprašanje kamniške delegacije na zboru občin Skupščine SR Slovenije maja 1976 je republiški izvršni svet menil, naj se o ponovni uvedbi javnega prometa koristniki železniških storitev in izvajalci teh storitev dogovorijo v okviru SIS za železniški in luški promet SR Slovenije. Izvršni svet je tudi predlagal SIS, da o zahtevi občin Kamnik in Domžale razpravlja na svoji skupščini ter zavzame dokončno stališče.

Na seji zbora občin Skupščine SR Slovenije julija 1976 so kamniški delegati ob podpori predlagali amandma k predlogu družbenega plana SR Slovenije za obdobje 1976–1980. Predlagali so, naj se v poglavju o prometu doda besedilo: **V tem srednjeročnem obdobju bo samoupravna interesna skupnost za železniški in luški promet uredila vprašanje vključitve lokalnih prog (Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Kočevje itd.) v javni promet.** V obrazložitvi amandmaja je bilo rečeno, da je potrebno celovito obravnavati promet (železniški in cestni) v naši republiki, še

posebej pa je **nesprejemljivo, da železniške proge delimo na republiške in občinske**. Proti temu amandmaju je v zboru občin glasovala le ena tretjina delegatov, vendar ni bil sprejet, ker se precej delegatov ni moglo odločiti ne za in ne za proti.

Ob razpravi o problematiki razvoja kompleksnega prometa v SR Sloveniji, ki je bila v zboru občin Skupščine SR Slovenije februarja 1977, je skupščina delegatov zbora občin iz Občine Kamnik predlagala dopolnitev predlaganih ukrepov s tem, da **se preuči uvedba potniškega prometa tudi na pogodbenih obmestnih železniških progah in vključitev teh prog v javni promet**.

K predlogu stališč, sklepov in priporočil o izvajanju programov ukrepov za racionalizacijo pridobivanja, pretvarjanja, transporta in porabe energije, ki jih je republiška skupščina sprejela januarja letos, so kamniški delegati predlagali, naj se v sklepih poudari pomen ponovne vključitve primestnih železniških prog v potniški promet, kar bi prispevalo k gospodarnejši porabi energije in varstvu okolja.

Najpomembnejši dokument, ki izraža skupne interese občin ljubljanske regije, in ki še posebno poudarja skupno razreševanje prometnih tokov v regiji, je **dogovor občin** te regije o skupnih vprašanjih družbenega razvoja za obdobje 1976–1980. V tem dokumentu je med drugimi rečeno, da urejen promet v prostorskem smislu pomeni tak promet, ki hitro povezuje posamezne centre v regiji in razbremenjuje mestna območja. V dolgoročnem obdobju moramo izkoristiti potek železniških prog proti Kamniku, Litiji, Medvodam, Grosupljem, Logatcu ter Ribnici in Kočevju tudi za osebni promet. Idealna lega teh prog dovoljuje razmišljanje o uvedbi hitrega regionalnega medmestnega prometa, ki bi povezoval nekatera središča v regiji. Ta dogovor so konec leta 1976 sprejele vse občinske skupščine v ljubljanski regiji, vključno z Skupščino mesta Ljubljane in pomeni osnovo za nadaljnje skupno razreševanje prometnih problemov v regiji in še posebej v Ljubljani, kjer sedanji položaj nujno zahteva najhitrejšo, celovitejšo, dolgoročnejšo rešitev mestnega in predmestnega prometa.

Do konca junija letos bomo v Sloveniji ustanovili temeljne skupnosti za železniški in luški promet, ki bodo pokrivala prometno zaokrožena območja in v okviru katerih bo mogoče učinkoviteje kot v sedanji široki republiški skupnosti razreševati te probleme. V javni razpravi o dokumentu za ustanovitev te skupnosti v ljubljanski regiji je še posebej doživel podporo občanov in združenega dela predlog novega določila samoupravnega sporazuma o združevanju v Samoupravno interesno skupnost za železniški in luški promet SR Slovenije, na osnovi katerega lahko po sklepu temeljne samoupravne interesne skupnosti za železniški in luški promet SR Slovenije odloči o uvedbi javnega prometa na pogodbenih progah in o zagotovitvi potrebnih pogojev za opravljanje javnega prometa.

Kamniška proga, gledana z vidika prometnega problema Ljubljane in širših družbenih vidikov gospodarskega ravnanja z energijo in še posebej varstva okolja, gotovo ne more biti nerentabilna. Če bomo v okviru temeljne skupnosti za železniški in luški promet ocenjevali rentabilnost s teh vidikov, potem se gotovo ne bo težko odločiti za ponovno uvedbo te pomembne prometne žile v javni promet.

Interes, ki ga že nekaj let izražajo kamniški in domžalski občani in delovni ljudje torej ni lokalni interes, pač pa dosti širši, družbeni. **To je lahko odgovor, zakaj kamničan ponovno vozi, čeprav zaenkrat samo »pogodbeno« in ne »javno«!** Zato bo v okviru skupnosti za železniški in luški promet pri obravnavanju vprašanj rentabilnosti in zagotavljanju pogojev, zlasti prometne varnosti, morale sodelovati ne le kamniško in domžalsko gospodarstvo, pač pa tudi združeno delo Ljubljane. (F. Svetelj: Kamničan tudi v interesu Ljubljane, Kamniški občan, junij 1978).

APRIL 1980



Takole sameva Železniška postaja v Domžalah. Potniki očitno ljubijo gnečo...  
(Občinski poročevalec, 3. april 1980).



Gneča, gužva, stiskavac... Ali ni lušno! Vse drugače kot na vlaku, kjer vsega tega ni. Le suhoparna vožnja brez zastojev, prepirnov, zanimivega...  
(Občinski poročevalec, 3. april 1980).

#### **4. Kamničan ni več raca**

Le še dober mesec nas loči od ponovne uvedbe rednega potniškega prometa na kamniški progi. V tem času se je stari in priljubljeni kamničan dodobra uveljavil in vse več je potnikov, ki se izogibajo prenatrpanih avtobusov in raje sedejo na vlak. Med potniki pa so tudi taki, ki sta jih energetska kriza in drag bencin prepričala, da je mnogo ceneje in udobneje sesti na vlak in se odpeljati proti Ljubljani.

Zakaj so pred desetimi leti avtobusi prevzeli tolikšen del potnikov, da se železnici ni več zdelo potrebno obdržati kamniške proge? Med vzroki hitrega uveljavljanja avtobusnega prometa moramo naštet zlasti naslednje: avtobus je bil mnogo udobnejši in je hitreje pripeljal v Ljubljano. Velja tudi omeniti, da so z avtobusnimi progami danes povezane že vse vasi in da ustavi skoraj ob »vsaki hruški«. Za avtobus tudi velja, da so zveze z Ljubljano zelo pogoste, saj kamniški avtobus koketira z mestnim prometom v Ljubljani.

Toda vse ali pa vsaj pomembnejše prednosti je avtobus v tekmi z vlakom v teh letih izgubil. Vožnja je mnogo manj udobna in tudi potovalna hitrost vlaka se je povečala. Obnova spodnjega ustroja proge bo omogočila, da se bodo potovalne hitrosti še povečale, kar za avtobus ob vedno večjem cestnem prometu, ne bi mogli

trditi. Zakaj so pred desetimi leti avtobusi prevzeli tolikšen del potnikov, da se železnici ni več zdelo potrebno obdržati kamniške proge?

Vendar pa ostaja odprto vprašanje voznih redov in večjega števila postaj ob progi. Vozni red potniških vlakov bi mogli še bolj prilagajati zahtevam potnikov. Zlasti zjutraj bi kazalo uvesti še en vlak, ki bi odpeljal proti Ljubljani približno četrto ure pred šesto zjutraj, da bi bil sprejemljiv tudi za šolarje. Na splošno pa kaže svetovati tistim, ki imajo na skrbi kamniško progo, da bi čez dan uvedli več novih parov vlakov, ki bodo še bolj približali svoje usluge potnikom.

Omenili smo že, da bi tudi večje število postankov približalo vlak občanom. Zato bi kazalo razmisliti o podaljšanju prometa do tovarišča na Tunjski cesti v Kamniku, razmisliti o postajah v Šmarci, na Bratovževi ploščadi v Ljubljani in morda še kje za Bežigradom.

Seveda so vsi predlogi trd oreh za upravljavce potniškega prometa in se vsaj nekateri zdijo neuresničljivi. Morda je to tudi res, vendar pa velja ugotoviti, da naj se v razmišljanje o požitvi potniškega prometa na kamniški progi vključi širši krog uporabnikov in strokovnjakov, kar je te dni, ko se spreminja vozni red, še pomembnejše. Pogostejše pobude občanov pa tudi pri oblikovanju voznega reda za avtobuse ne bodo odveč. (T. Jančar, Kamničan ni več raca, Kamničan, april 1980)

*JUNIJ 1980*

#### **5. Kamničan še kar po starem?**

*...Konec maja je preteklo dve leti, odkar je po desetih letih prekinitve na progi Ljubljana–Kamnik ponovno začel voziti potniški vlak. Res, da **še vedno vozi »pogodbeno« in ne povsem »javno« kot ostali vlaki**, toda treba je priznati, da so se ljudje kar navadili nanj. Zlasti delavci, ki morajo dnevno potovati iz Kamnika in Domžal v Ljubljano in nazaj, napolnijo jutranja dva vlaka, prav tako pa tudi popoldanska, ki se vračata iz Ljubljane.*

*Pričakovali smo, da se bomo iz izkušenj teh dveh let naučili na vozne rede, pa tudi poslovanje na vlaku prilagodili tako, da bo pritegnil še več občanov, zlasti dijakov in študentov, ki se ob konicah na eni nogi prevažajo z avtobusi. Za kaj gre? Gre za »nov« vozni red, ki je bil objavljen v Dnevniku 27. maja. V bistvu ni prav nič spremenjen, čeprav so bile med občani in na seji občinske skupščine postavljene zahteve, naj se spremeni odhod jutranjega vlaka iz Kamnika, ki odpelje iz Kamnika ob 6.18 in prispe v Ljubljano ob 6.58 uri, tako, da bi odpeljal iz Kamnika vsaj četrto ure prej in bi bil 20 minut pred sedmo v Ljubljani. To bi bilo primerno za vse učence in delavce, ki morajo biti v šolah oz. na delovnih mestih do sedme ure.*

*In kako je ta predlog upoštevan v »novem« voznem redu. Tako, da sedaj ta vlak odpelje iz Kamnika eno minuto kasneje torej ob 6.19 in pride v Ljubljano ob 7.00 uri! Prejšnji prihod tega vlaka v Kamnik (sedaj pride ob 6. uri) bi lahko koristil tudi delavcem, ki se vozijo na delo v Kamnik. Podobno je »prilagojen« delavcem odhod popoldanskega vlaka iz Kamnika. Ta namreč odpelje ob 14.04. Zamislite si lahko, v kakšen dir se morajo spustiti delavci in delavke Svilanita ali Ete, da ob največjem prometu na cestah ujamejo ta vlak, če ga! Vprašujem, kaj so menili o takem predlogu novega voznega reda na kamniški progi delegati skupnosti za železniški in luški promet, ki sofinancira vožnje po pogodbeni progi, če so ga sploh obravnavali!*

*Pa še nekaj drugim pripomb. Še vedno slišimo, zlasti med železničarji, mnenje o »nerentabilnosti« tega vlaka, o prevelikih stroških za prevoz in podobno. Nismo pa preveč prizadevni, da bi vlak čim bolj racionalno izkoristili in zmanjšali stroške. Samo nekaj primerov. Zakaj ob pol osmih zvečer pelje iz Kamnika v Ljubljano prazen motorni vlak, da bi se ob pol petih zjutraj spet prazen vrnil v Kamnik. Poleg njega pa*



*pripelje zjutraj v Kamnik še klasična kompozicija vlaka, tudi prazna. Ali ne bi mogel vsaj en motorni vlak prenočiti v Kamniku? Tako bi zmanjšali nepotrebne stroške za 48 km vožnje!*

*Tudi prodaja kart za vlak bi morala biti bolj organizirana. Zakaj ne bi omogočali potnikom, da si s popustom kupijo paket vozovnic, ki ne bi bile omejene samo na vožnjo v enem mesecu in brez popusta kot sedaj. Sicer pa bi bila tudi cena vozovnice v primerjavi z avtobusno vozovnico lahko nekoliko nižja, ne pa izenačena, kot je. Vsi vemo, da so avtobusne postaje še vedno bližje potnikom kot železniške. Vsekakor bi se dalo z malo bolj posodobljeno organizacijo prodajanja in kontrole vozovnic zagotoviti večji dohodek, kot pa je to sedaj, ko se zlasti v jutranjih vlakih marsikateri potnik pripelje v Ljubljano brezplačno.*

*Skratka, v času, ko nas skrbi, kako bo jutri z energijo, ki je vsak dan dražja, in smo ugotovili, da je za družbo vsekakor rentabilnejši prevoz po železnici in podobno, bi se morali bolj potruditi in več storiti, da bi storitve kamničana bolj približali potrebam občanov in delovnih ljudi. (F. S.: Kamničan še kar po starem? Občinski poročevalec, 1980)*

FEBRUAR 1991

#### **6. Manj potnikov in tovora**

V 90. letih je tovarni promet kljub prizadevanjem upadel. V februarski številki Občinskega poročevalca je bil objavljen intervju z g. Marjanom Travnom, vodjem domžalske železniške postaje. Med drugim je ta povedal: »Kje so vzroki za vse manjši tovarni promet? V tovarnah, ki so se še nedavno odločale, da zaupajo svoje tovore železnici, so preveč lagodni, saj se jim zdi prepeljati tovor na postajo in ga tam preložiti na vagone, preveč naporno in komplicirano. Rešitev je v zakonskih določilih, kateri tovari obvezno sodijo ob prevažanju na tire!« (Matjaž Brojan: Manj potnikov in tovora, Marjan Traven, šef železniške postaje Domžale, Občinski poročevalec, 13. februar 1991)

## **INTERVJU Z G. JOŽETOM POGAČNIKOM**

### **1. Katere funkcije ste opravljali v obdobju 1968–1978?**

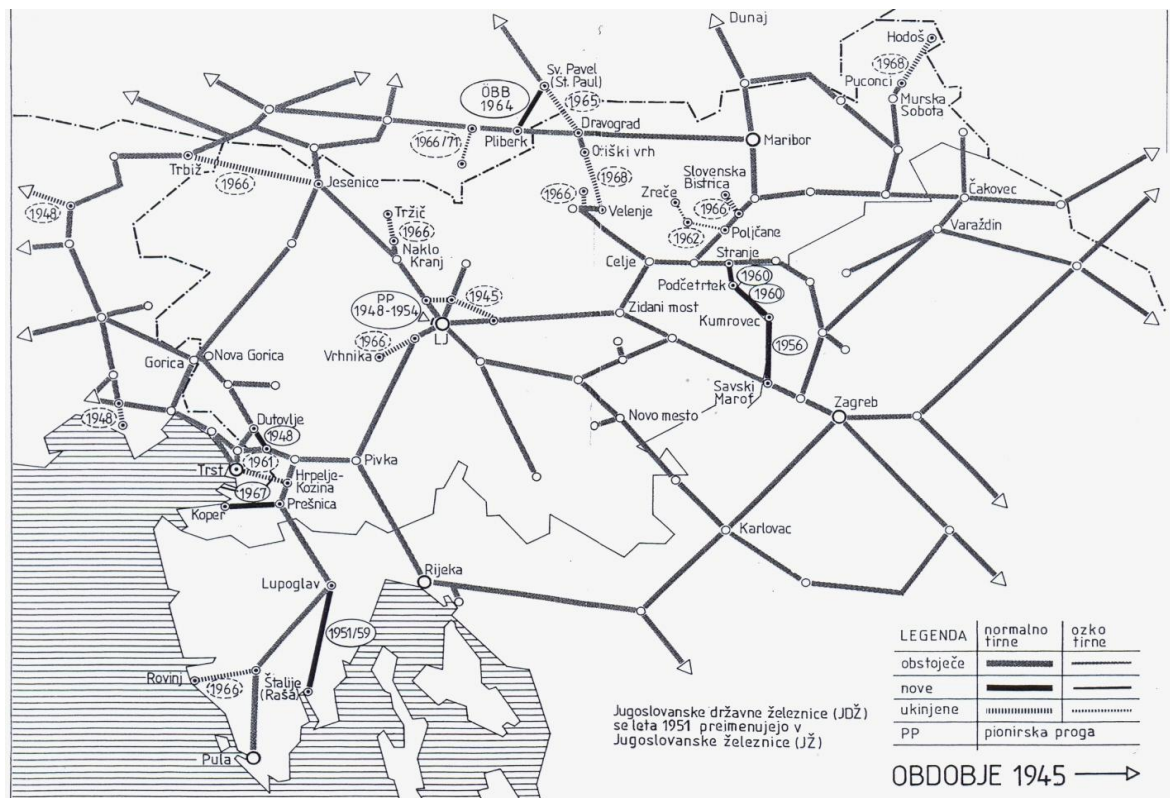
1968 sem bil predsednik Skupščine Občine Domžale, potem pa sem šel nazaj v Tosamo. Predsednik Skupščine Občine Domžale sem bil šest let, od 1963 do 1969. Kasneje sem bil poslanec državnega zbora. Leta 1971 sem sodeloval v akciji 25 poslancev, v akciji, ki je hotela v tedanjo politiko vnesti prve kali demokracije. Skupina republiških poslancev je želela na povsem zakonit način predlagati dodatne kandidate za člane predsedstva SFRJ iz Slovenije. Cene Matičič, poslanec, ki je bil tudi moj sosed, je bil iniciator, Ivo Sonc (direktor Količevega, takrat pa poslanec) in jaz sva ga podprla. Nato smo se znašli v politični nemilosti, najhuje v Domžalah. Ko so za to izvedeli ortodoksni partijci, so zahtevali, da naj bi »prostovoljno« izstopil iz komunistične partije. Tega nisem storil. Takrat so bili težki časi. Potem se je dobro končalo. Gospod Viljem Držanič me je povabil v izvršni svet in me je rehabilitiral. Kasneje sem bil upokojen.



Z g. Jožetom Pogačnikom sva se pogovarjali 26. 2. 2009.

## 2. Zakaj so po vašem mnenju ukinili kamniško železnico?

Kamniške železnice niso nikoli ukinili. Potniški vlak pa so ukinili, ker je dr. Marijan Dermastia, takratni direktor Jugoslovanskih železnic v Beogradu, ukinil tramvaj v Ljubljani, vse manjše železniške proge, v Kranjsko Goro, v Trzič, na Vrhniko in še nekaj prog na Štajerskem. Proge je ukinil in začeli so voziti avtobusi. To je bila politična odločitev.



Obstoječe, nove in ukinjene proge po drugi svetovni vojni (M. Bogič, 1989, str. 18).

**3. Kdaj kamniški vlaki niso prevažali potnikov in tovora?**

Nekaj let pred letom 1968 potniški vlaki niso vozili. Verjetno je bilo to leta 1966 in 1967. Tovorni vlaki pa so vozili ves čas. Tovorno postajo so kasneje iz Domžal premestili v Jarše.

**4. Kakšne so bile reakcije Domžalčanov po ukinitvi potniškega vlaka? Ali je ukinitve prizadela njihov način prevažanja?**

Nekaterim gotovo to ni bilo prav. Morali so se navaditi na avtobuse, ki so velikokrat zamujali.

**5. Kako ste se v Občini Domžale upirali ukinitvi kamničana? Kaj ste ukrenili?**

Na občinske seje smo vabili predstavnike podjetij. Protestirali smo proti temu, da se kamniški vlak ukine. Dosegli smo, da je od 1. februarja 1968 začel potniški vlak na pobudo Občine Domžale in Kamnik spet voziti. Tudi občina Ljubljana Bežigrad se je zavzemala za kamniški vlak. Imeli smo zelo trda pogajanja, da ni prišlo do ukinitve proge. Z direktorji Leka in drugih večjih podjetij, ki so imeli veliko tovarnega prometa, smo podpisali pogodbo, s katero so doplačevali železnici pogodbeno vsoto denarja, da se je tovarni promet lahko nadaljeval. Tovornih prevozov je bilo ogromno za papirnico Količevo, za Helios, za Tosamo, za Induplati (ogromno premoga), moravški pesek pa so Moravčani na domžalski postaji s kamionov prekladali na vagone. Vse se je kar dobro izteklo. Zelo prizadeven za ohranitev tovarnega prometa je bil takratni direktor Leka. Dr. Marijan Dermastja, ki je kot direktor Jugoslovanskih železnic želel ukiniti kamniško progo, pa je naredil tudi dosti dobrega za Domžale. Dal je idejo, da se zgradi Hala komunalnega centra. Domžalčani so hoteli imeli malo večjo dvorano za kulturne prireditve, kot je danes Bernikov dom. On pa je predlagal, da se zgradi velika hala. Takrat je bil Marijan Dermastia predsednik okraja.

**6. Ali se spomnite, da je občina krila razliko med stroški prevoza in vrednostjo prodanih kart? Kje ste v občini črpali denar za kritje teh stroškov?**

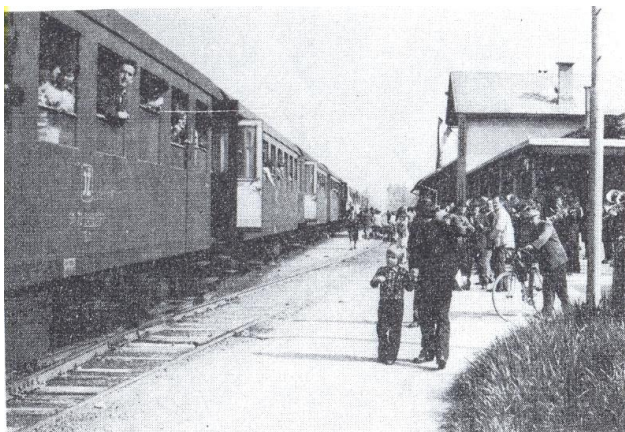
Seveda se spomnim, saj je tudi zapisano tako. Denar za kritje razlike smo črpali iz občinskega proračuna. Takole je zapisano v Občinskem poročevalcu 15. aprila 1968: »Od 1. 2. 1968 dalje sta občini Domžale in Kamnik naročnik in plačnik prevozov potnikov na železniški progi Ljubljana–Kamnik. ....«

**7. Ali ste vi podpisali pogodbo za blagovni promet na kamniški progi, ki je začela veljati s 1. julijem 1968?**

Gotovo. Podjetja pa so bila sopodpisniki pogodbe. Tega je že dolgo in jaz sem sedaj star 93 let.

**8. Zasledili sva, da je kamniški vlak 9. maja 1975, ob 30. obletnici osvoboditve, peljal potnike na slovesnost v Ljubljano? Ali se spominjate tega dogodka? Če se, kako je bilo?**

Tega se spominjam. Vlak je takrat vozil brezplačno. Bilo je zelo veliko ljudi, ki so bili navdušeni.



Na svečano proslavo ob 30 – letnici osvoboditve smo v Domžalah po daljšem obdobju videli spet na kamniški progi osebni vlak, ki je vozil občane in delovne ljudi v Ljubljano. Postavlja se vprašanje, če ne bi bilo potrebno tudi v bodoče razmišljati o tem, da bi na progi ponovno uvedli potniški promet (Občinski poročevalec, 20. maj 1975).

- 9. Ali se spomnite, da je Občina Domžale decembra 1975 predlagala Izvršnemu svetu skupščine Socialistične Republike Slovenije, da razveljavi odlok o izločitvi kamniške proge iz javnega prometa?**  
Možno. Takrat sem bil v Izvršnem svetu.

**10. Kako ste utemeljevali ponovno uvedbo kamničana?**

Uvedbo kamničana smo utemeljevati s tem, da ima veliko potnikov, in da je cena ugodnejša od avtobusne. Občina je pristala, da krije morebitno izgubo. Danes pa je tako, da dijaki in študentje kupijo eno mesečno vozovnico in se z njo lahko vozijo ali z vlakom ali z avtobusom.

**11. Kaj je dokončno pripomoglo, da so kamniški vlak spet uvedli?**

Ljudje so zahtevali, da naj bi osebni železniški promet spet stekel. Avtobusi so bili čedalje dražji. Krajanje so zahtevali uvedbo vlaka po krajevnih skupnostih, ki so njihove zahteve posredovale na občino, ta pa naprej na Železniško transportno podjetje.



Kamničan (Kolektiv železniške postaje Domžale občanom, Občinski poročevalec,



Domžale, 28. 2. 1991, str. 15)

**12. Kako so Domžalčani sprejeli prvi potniški vlak po dolgem času? Ali je bila organizirana kakšna slovesnost?**

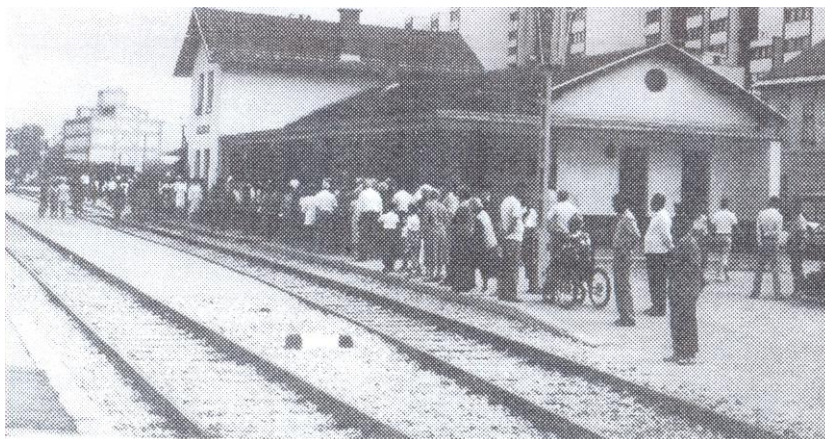
Ne spomnim se, da bi bila. Proslava na domžalski železniški postaji pa je bila ob stoletnici kamniškega vlaka. Za stoletnico je bilo veliko ljudi. Stal sem na odru, skupaj s takratnim županom Swarzbartlnom. O gradnji in ohranitvi proge so tudi zanimive zgodbe. Oče Mitje Širclja je bil dolgo časa načelnik domžalske postaje. Vedno je govoril, da ljudje ne smejo hoditi čez tire, ker je nevarno. Potem pa si je naredil hišo nasproti železniške postaje, malo bolj severno, pa je tudi sam moral čez tire, če je ubral bližnjico.



Posebej prijetno je bilo 28. januarja 1991 ob 12. uri na železniški postaji v Ljubljani. Železničarska godba iz Zidanega Mosta je pospremila opoldanski vlak, ki je odpeljal proti Kamniku. S tem so se železničarji in drugi delavci spomnili daljnih dni, prehojene poti, problemov in težav, spomnili pa so se tudi nalog, ki jih čakajo do osrednje prireditve, ki bo 15. junija letos - op. 1991 (S. S.: Stoletnica kamničana, Kamniški občan, 11. februar 1991, str. 6).



Slovesnosti ob 100-letnici kamničana se je na spodnji železniški postaji Kamnik udeležilo veliko ljudi od blizu in daleč. Množica je z navdušenjem sprejela in pozdravljala potnike iz muzejskega in turističnega vlaka. (Stane Simšič: Prvih 100 let kamniške proge, Kamniški občan, 27. junij 1991, str. 6).



Na domžalski železniški postaji je Turistično društvo Domžale kot glavni organizator sprejema jubilejnega muzejskega vlaka pripravilo bogat kulturni spored z godbo, pevci upokojenskega zbora pod vodstvom Staneta Habeta ter narodnimi nošami. Uspelo prireditev je duhovito vodil Boris Kopitar, ki je pred mikrofonom povabil k slavnostnim besedam ob jubileju najprej župana Ervina A. Schwarzbartla, nato pa še člana predsedstva Republike Slovenije dr. Dušana Pluta. (V drugo stoletje pelješ, Kamničan, Slamnik, št. 11 – 12, Domžale, 12. 7. 1991, str. 4).

**13. Ali je bil vlak po ponovni uvedbi rentabilen ali je prinašal izgubo?**

Ne vem. Železničarji vedno jamrajo. Problem na kamniški progi je tudi ta, da se vlaki ne morejo srečevati drugje, razen na postajah Črnuče, Domžale in Jarše. Že dolgoročni plan do leta 2000 je predvideval, da bo kamniška proga dvotirna in celo, da bo vozila na Brnik in v Kranj. Uveden naj bi bil krožen promet od Jarš mimo Leka v Kranj in nazaj.

**14. Glede na to, da ste bili kot predsednik občinske skupščine zelo zaslužni za ohranitev kamniškega vlaka, ali ste morda za to dobili kakšno priznanje. Če ste, kakšno priznanje je bilo to in kdo vam ga je podelil?**

Ob 100-letnici kamniške železnice mi je Turistično društvo Domžale podelilo spominski slamnik z napisom na traku (Ljubljana – Kamnik, 100 let železnice, 1891 – 1991) in sliko: najstarejšo fotografijo Domžal iz leta 1890.

Hvala za odgovore!





Špela s spominskim slamnikom ob 100–letnici kamniškega vlaka, ki ga hrani g. Jože Pogačnik.

## **6. INTERVJUJI S PROMETNIKI ŽELEZNIŠKIH POSTAJ KAMNIK, JARŠE–MENGEŠ IN DOMŽALE**

V sredo, 4. marca 2009, sva skupaj z mentorico obiskali železniške postaje v Kamniku, v Jaršah in v Domžalah. Zanimalo naju je, kakšno je danes stanje kamniške železnice in kakšne probleme ima. Dobili sva zelo zanimive odgovore, ki so nama dodatno pojasnili problematiko slovenskih železnic.

### **ŽELEZNIŠKA POSTAJA KAMNIK**

Na naša vprašanja je odgovarjal prometnik, g. Marko Fujan.

**1. Koliko ljudi je danes zaposlenih na vaši železniški postaji – in katera dela opravljajo?**

Na kamniški železniški postaji so zaposleni trije prometniki, vendar naenkrat dela samo eden. Opravlja vsa prometniška dela in prodaja vozovnice.

**2. Koliko potnikov danes prepelje kamniški vlak in koliko tovornega blaga?**

Težko je natančno ugotoviti, koliko potnikov prepeljemo, ker ima veliko potnikov mesečne karte. Lahko povem, da dnevno prodamo okoli 150 vozovnic in da na dan vozi 33 potniških vlakov. Koliko je tovara, je odvisno od dneva in od letnega časa. Povprečno dnevno pelje en tovorni vlak, če je potrebno – eden v eno smer in v drugo smer, torej dva vlaka.

**3. Ali je kamniška proga železniškemu podjetju danes prinaša dobiček ali izgubo?**

Vse železnice na tem svetu imajo izgubo. Pri nas so železnice v državni lasti. Gre za uslužnostno dejavnost. Železniško podjetje je javno podjetje in govoriti o dobičku je lahko le politična kategorija. Mi nismo profitno podjetje, saj smo plačani smo iz državnega proračuna. Če pa bi bili plačani od prometa, bi propadli. Da vlaki vozijo ali pa, da ukinja proge, je stvar države. Železniška dejavnost sama prinaša izgubo tako v potniškem kot v tovarnem prometu.

**4. Kakšni so problemi potniškega prometa, če sploh so?**

Problematične so prometne konice, ko mora vlak peljati vse potnike, ne glede na to, koliko jih je. V prometnih konicah je potnikov enormno veliko. Po drugi strani pa mora vlak voziti v času, ko ni potnikov in bi se mu drugače ne izplačalo voziti. Ker pa je takšen vozni red in ker je predpisan, ga železnice morajo izpolnjevati. Interes, da vlaki redno vozijo, ima občina oziroma občani in državljani. Redna linija je javno objavljena in se mora izpolnjevati.



Železniška postaja Kamnik danes

**5. Kakšni so danes problemi tovarnega prometa, če sploh so?**

Tovorni železniški promet ni konkurenčen cestnemu prometu, ki je relativno cenejši in pripelje tovor od vrat do vrat, zato je z njim manj manipulacij. Da bi bilo več tovora na železnici, bi morala posredovati država. Predpisati bi morala, kateri tovor sodi na železnico zaradi varstva okolja in uničevanja cest (zaradi prevelike teže). Do nedavnega je samo železnica prevažala težke tovore, sedaj so pa tudi te prevzeli kamioni.

**6. Kakšno prihodnost napovedujete kamniški železnici?**

Potnikov je vedno več, tovarnega prometa manj. Tako bo tudi v prihodnosti, razen če država spremeni zakone o tovarnem prevozu. Avstrijska država daje bistveno manj dovoljenj kamionom za prevoz po cestah kot pri nas, zato morajo veliko tovora prevažati z železnico, ki sama ekonomsko ne more biti

rentabilna. Ceno prevoza vedno določa država. Železnice so v državni lasti. Država odloča, koliko ljudi je lahko zaposlenih. Kamniški železnici napovedujem svetlo prihodnost že zaradi tega, ker obstaja železniška proga, ker so ceste vedno bolj zatrpane, parkirišč pa ni, zato ima bodočnost javni promet. V tujini imajo marsikje urejeno tako, da je javni cestni in železniški promet v rokah enega samega podjetja, in iste vozovnice veljajo za obe vrsti prometa. Pri nas je takšna – kombinirana mesečna vozovnica, ki pa je še vedno predraga. Cena mesečne vozovnice za dijake in študente je subvencionirana od države, delavskih pa ni. Vsak potnik sam preračuna, kaj se mu bolj izplača. Dejstvo je, da je avtobus dražji, in da ima vlak bolj ugodno ceno. Na primer: avtobusna vozovnica za smer Kamnik–Domžale stane 2,30 EUR, železniška vozovnica za isto smer pa 1,05 EUR. Železniški prevoz je torej za polovico cenejši. Tarifni sistem se spremeni na deset kilometrov. Trend gre v to smer, da bomo z eno vozovnico lahko uporabljali več vrst prometa.

## **ŽELEZNIŠKA POSTAJA JARŠE–MENGEŠ**

Na naša vprašanja je odgovarjal prometnik, g. Danijel Ham.

**1. Koliko ljudi je danes zaposlenih na vaši železniški postaji – in katera dela opravljajo?**

Na naši železniški postaji so zaposleni trije komercialisti in štirje prometniki. Opravljajo prometniška dela in prodajajo karte.

**2. Koliko potnikov danes prepelje kamniški vlak in koliko tovornega blaga?**

Dnevno prodamo okoli 100 vozniških kart in imamo na dan 33 potniških vlakov. Tovorni promet je nereden. Običajno na dan odpeljeta dva tovorna vlaka.



Železniška postaja Jarše–Mengeš danes

**3. Ali je kamniška proga železniškemu podjetju danes prinaša dobiček ali izgubo?**

Potniški promet ima izgubo, čeprav je po drugi strani najbolj zaseden v Sloveniji. Tudi tovorni promet prinaša izgubo, predvsem zaradi prevelike konkurence, ki jo imamo v kamionih.

**4. Kakšni so problemi potniškega prometa, če so?**

Imamo premalo potniških garnitur – potniški vlaki bi potrebovali več vagonov. Ena garnitura potniškega vlaka sprejme 140 potnikov. Tako pa se dogaja, da je na postajah 200 potnikov in je zato potniški vlak zelo natrpan. Vagonov manjka. Posebno polni so potniški vagoni ob konicah, ko se potniki, ki potujejo v Ljubljano, že v Domžalah stiskajo. Železniški tiri v Sloveniji so zastareli. Menjati bi jih morali približno na 40 let, ker se tirnice obrabijo. A železnice za obnovo denarja nimajo, država pa že več let vlaga denar v cestni križ. Profil tirov naj bi bil debel 50 mm. Po toliko in toliko vožnjah pa se obrabijo, potem pa se morajo zamenjati. V Sloveniji bi morali že polovico železniških tirov zamenjati. Stanje je prišlo že skoraj na rob, tako da bomo morali proge zapreti ali pa jih posodobiti. Imamo nove potniške vagoni, tovarne vlake in lokomotive. Čeprav imamo 15 novih vlakov, je to tako, kot bi s ferarijem vozili po makadamski cesti, ker tiri niso obnovljeni, kar predstavlja velik strošek. Leta in leta je država vlagala denar v cestni križ, železnice pa so zato postale zastarele. Zaostanek bi morali nadoknaditi in država bi morala začeti vlagati denar v obnovo železnice. Marsikje bi rabili dva tira, da bi povečali število vlakov. Za drugo progo proti Divači in Kopru se govori že 30 let, da je potrebna, a druge proge še vedno ni. V naše pristanišče Luka Koper pride ogromno tovora, ki ga železnice ne zmorejo prepeljati, zato prevoz prevzamejo kamioni in obremenjujejo naše avtoceste.

**5. Kakšni so danes problemi tovarnega prometa, če so?**

Da so zastareli tiri, smo že omenili. Danes vlada na železnici pomanjkanje specialnih vagonov za komercialne izdelke. Manjkajo vagoni, ki bi prevažali specialne tovore, na primer: pralne stroje, televizorje, avtomobile. Glavna postaja za usmerjanje tovarnih vagonov je v Zalogu. Tam se zbirajo vagoni za vso Slovenijo. Pri sortiranju vagonov te spuščajo čez drčo. Tam je na primer 50 vagonov, ki jih lokomotiva potiska čez drčo. Vagon pride na vrh drče, nato pa jo lokomotiva spusti, da se usmeri na enega od sedem ali osem tirov, kjer se zbirajo vagoni za določene smeri. Če imamo specialne vagoni, te zavarujejo izdelke pred temi sunki. Tovorni vagoni rabijo pregradne stene, drugače pride do premikanja in poškodbe predmetov. Zato je železnica danes prisiljena, da vozi samo grobi tovor (npr. premog) in nafto.

**6. Kakšno prihodnost napovedujete kamniški železnici?**

Železnica ima trenutno slabo prihodnost. Država bi morala takoj ukrepati. Ko sem prišel na železnico, je direktor napovedoval, da bi kamniška proga čez 20

let elektrificirana in da bo imela dva tira. Po 30 letih vidimo, da se ni veliko spremenilo. Težko sem optimist. Vse je odvisno od države. O tej temi bi se dalo še ogromno govoriti.

Kemična industrija Kamnik je bila včasih zelo močna in pomembna industrija, ker je delala za Jugoslovansko narodno armijo (JNA). Zahvaljujoč temu dejstvu je kamniška proga ohranjena. Če primerjate železniško omrežje v preteklosti, npr. kako je bilo 1950, lahko vidite, katere proge so ukinjene. Ampak na tem je bila tudi kamniška železnica. Ker pa je Kemična industrija Kamnik proizvajala za vojsko, je bil to pomemben razlog, da je proga ostala, čeprav nekaj potniškega prometa ni bilo. Iz jarške postaje je bil zgrajen industrijski tir za Induplati (sedaj je zasut) in v papirnico na Količevo. Tudi tovarna Helios in tovarna Lek sta načrtovali, da bi imeli industrijski tir, a do tega ni nikoli prišlo, kar je sicer zelo nerazumljivo. Ugodnosti železnice na tem območju niso hoteli izkoristiti.

## **ŽELEZNIŠKA POSTAJA DOMŽALE**

Na naša vprašanja je odgovarjala postajna blagajničarka, gospa Bojana Loboda.

### **1. Koliko ljudi je danes zaposlenih na vaši železniški postaji – in katera dela opravljajo?**

Na naši postaji dela pet ljudi, trije so prometniki in dve blagajničarki. Prometniki opravljajo prometniška dela, blagajničarki pa prodajata vozovnice.



Železniška postaja Domžale danes

### **2. Koliko potnikov danes prepelje kamniški vlak in koliko tovarnega blaga?**

Težko je reči, koliko je na dan potnikov, ker ima veliko potnikov tedenske ali mesečne vozovnice in nekateri kupujejo enosmerne, drugi pa povratne vozovnice. Po oceni bi rekla, da gre skozi železniško postajo dnevno 500 potnikov, a to ni točen podatek. Tovarnega blaga tukaj ne nakladamo, ker je bil premeščen v Jarše.



**3. Ali je kamniška proga železniškemu podjetju danes prinaša dobiček ali izgubo?**

Glede na veliko število potnikov menim, da potniški promet prinaša dobiček.

**4. Kakšni so danes problemi potniškega prometa?**

Problemov je veliko. Vlaki so stari, vagoni so neudobni. Potrebni bi bili modernizacije.

**5. Kakšno prihodnost napovedujete kamniški železnici?**

Menim, da ima dobro prihodnost, ker se število potnikov povečuje. Železniška karta je enkrat cenejša od avtobusne. Mnogo ljudi parkira avtomobil na tukajšnjem parkirišču in nadaljujejo pot z vlakom. Če imajo potniki kombinirane vozovnice, se lahko usedejo na vlak, na medkrajevni ali na mestni avtobus.

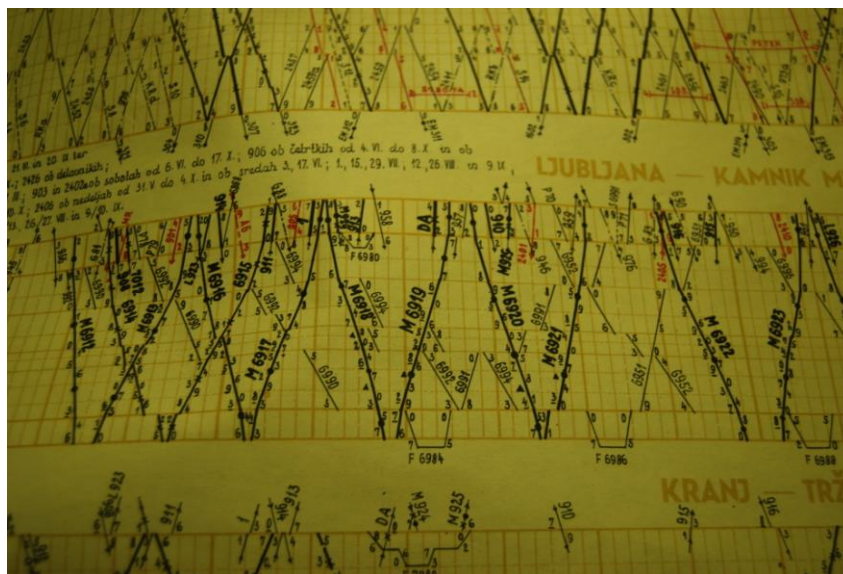
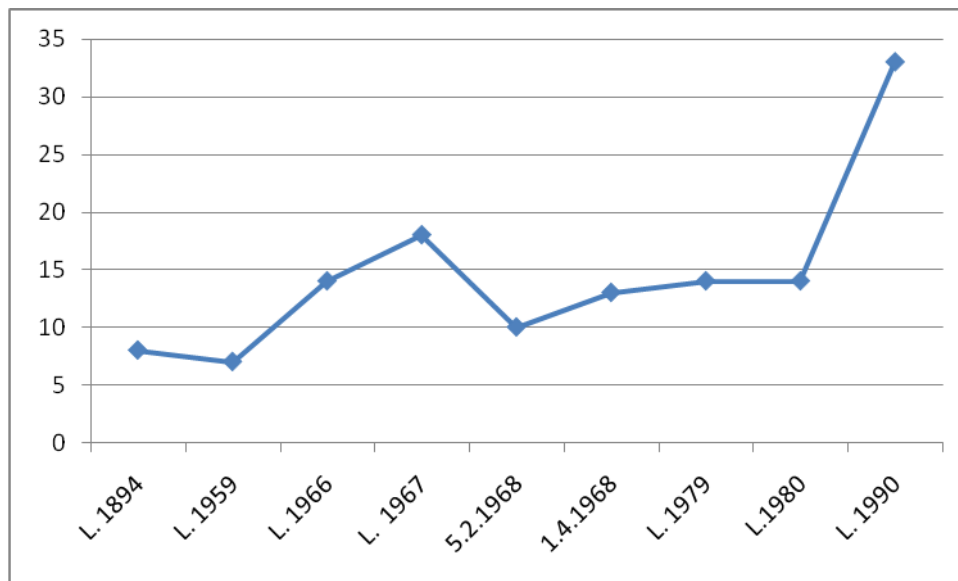
## **7. ANALIZA VOZNIH REDOV**

Kamniški vlak je pričel voziti 28. januarja 1891. V arhivu Železniškega muzeja Ljubljana hranijo vozni red kamniškega vlaka za leto 1894. Takrat je na kamniški progi vozilo osem potniških vlakov na dan.

Število potniških vlakov se je večalo do leta 1967, ko je na kamniški progi vozilo 18 vlakov na dan. Ko je 1. februarja 1968 kamniška proga izgubila status javne proge, je po njej vozilo deset potniških vlakov na dan. Prvega aprila 1968 so dodali še tri potniške vlake. **Od prvega julija 1968 do 29. maja 1978 kamniški potniški vlak ni vozil.** Za prva leta po ponovni uvedbi v arhivu Železniškega muzeja ni bilo vozniških redov. Prvi vozni red po desetletnem premoru je bil za obdobje od 27. 5. 1979 do 31. 5. 1980, ko je kamniška proga ponovno dobila status javne proge. Od 27. 5. 1990 dalje na kamniški progi vsak dan vozi po 33 potniških vlakov.

| Veljavnost voznega reda    | št. vlakov |
|----------------------------|------------|
| od leta 1894 dalje         | 8          |
| 31. 5. 1959 do 28. 5. 1960 | 7          |
| 22. 5. 1966 do 27. 5. 1967 | 14         |
| 28. 5. 1967 do 25. 5. 1968 | 18         |
| 5. 2. 1968 do 1. 4. 1968   | 10         |
| 1. 4. 1968 do 30. 6. 1968  | 13         |
| 27. 5. 1979 do 31. 5. 1980 | 14         |
| od 3. 4. 1980 dalje        | 14         |
| 27. 5. 1990 do 1. 6. 1991  | 33         |

Graf: Število vlakov na dan na kamniški železniški progi



Shema kamniškega vlaka pred drugo svetovno vojno. Vlaki so narisani na dnevni časovni trak. Iz sheme je razviden točen vozni red: kje se vlaki srečujejo, kje in koliko časa čakajo, koliko časa vozijo od postaje do postaje in koliko časa stojijo na končnih postajah. Fotografirano v arhivu Železniškega muzeja v Ljubljani.

## 8. RAZPRAVA

Ko sva natančno pregledali vse časopisne prispevke, sva časovno razvrstili dogodke glede na to, kakor so si sledili. Na ta način lahko dobimo natančno predstavo o sosledju dogodkov, ki so pripeljali do ukinitve in deset let kasneje do ponovne uvedbe potniškega prometa na kamniški progi.

- Že leta 1966 železničarji ugotovijo, da ima kamniški vlak izgubo v višini 343 milijonov S din, čeprav dnevno prepelje 1400 potnikov in 1200 ton tovora.
- 27. decembra 1967 Izvršni svet Socialistične republike Slovenije sklene, da ne bo več kril izgube na kamniški progi, ki je tedaj znašala 120 milijonov S din.
- Ker kamniška proga izgubi status javne proge, je ŽTP prisiljen poslovati ekonomsko (čim več tovora, cenejši je prevoz) . Pri tem nastopi nelogično nasprotje, saj cene oziroma tarife prevozov določa država, ŽTP pa naj ob tem posluje ekonomsko. Zato ŽTP Ljubljana sklene, da se s 1. februarjem 1968 ukine javni osebni in tovorni promet na progi Ljubljana–Kamnik.
- Zaradi tega sklepa ŽTP se aktivirata občini Domžale in Kamnik, ki 13. januarja 1968 skličeta razširjen sestanek direktorjev podjetij iz treh občin, predstavnikov občin in ŽTP.
- 30. januarja 1968 skupščina Občine Kamnik predlaga, da se z ŽTP sklene polletno pogodbo, ki bi določala obseg prometa na kamniški progi. Občinski skupščini Kamnik in Domžale bi podobne pogodbe sklenili s podjetji. Pogodba bi veljala do 30. junija 1968. V tem času bi posebna komisija proučila ekonomsko upravičenost kamniške proge.
- Skupščini občin Kamnik in Domžale z ŽTP skleneta pogodbo, da bosta pokrivali razliko med dohodki in prikazanimi visokimi stroški do 3. junija 1968. Občine se s podjetji dogovorijo in podpišejo pogodbo, da prevzemajo kamniško progo kot industrijski tir in jo same vzdržujejo, železnici pa plačujejo le stroške uslug. Z ŽTP se sklepajo letne pogodbe. Če ne bo minimalnega prometa glede na pogodbe, bo železnica progo fizično podrla. Pogodba vsebuje tudi dogovor, ŽTP pa za vsako zamujeno minuto plača občini 600 starih din. Kamniška proga pa je poleg vzdrževalnih stroškov obremenjena tudi s stroški režirne postaje Ljubljana–Šiška. Podjetja so v pogodbi navedla prijavljeno število vagonov, na osnovi katerega bo izračunana tarifa. Če pa pride do razlik, bodo podjetja krila razliko med dosedanjo in novo izračunano tarifo. Da ne bo prihajalo do izgub, se mora povečati količina blaga z nizko tarifo (npr. premog, pesek, surovine...) ali pa se mora spremeniti struktura blaga (z višjo tarifo).
- Občini Domžale in Kamnik se z ŽTP dogovorita, da bosta pokrili morebitno negativno razliko med stroški prevoza in prodanimi vozovnicami za potniški promet na kamniški progi.

- Analize posebne komisije pokažejo, da ima potniški promet dva do trikrat večjo izgubo kot tovorni promet.
- 27. junija 1968 je seja skupščine Občine Kamnik. Posebna komisija posreduje rezultate poslovanja kamniškega vlaka od februarja do junija 1968. Tovorni promet je rentabilen v Kamniku, še vedno pa nekoliko zaostaja v Domžalah in Jaršah. Komisija predlaga ŽTP, naj prevzame odgovornost za tovorni promet, ker je rentabilen (od načrtovanih 1332 vagonov so prepeljali 1729 vagonov blaga ali za 30% več od načrtovanega), občini pa naj sprejmeta odločitev o usodi potniškega prometa. Odborniki občinske skupščine Kamnik na tej seji sklenejo, da se s 1. julijem 1968 ukine potniški promet na kamniški progi.
- ŽTP in občini Domžale in Kamnik skleneta pogodbo za nedoločen čas, v kateri se dogovorita, da občini poleg stroškov vzdrževanja industrijskega tira plačujeta tudi razliko v stroških po pogodbi. Proga se je tako obdržala kljub visokim stroškom prevozov, ki so jih plačevala kamniška in domžalska podjetja.
- Leta 1974 v podjetjih nastanejo zahteve, da se blagovni promet vključi v javni promet, ker so cene zaradi posebnega statusa veliko višje od javnega tovrnega prometa.
- Občani in delavci v občinah na zborih opozarjajo na potrebo po železniškem potniškem prometu na kamniški progi.
- Decembra 1975 Izvršni svet Občine Kamnik in Izvršni svet Občine Domžale posredujeta Izvršnemu svetu skupščine SR Slovenije in Samoupravnim interesnim skupnostim (SIS) za železniški in luški promet, pobudo, da se uredi status kamniške proge – da iz sedanjega industrijskega tira spremeni v progo za javni promet. Skupščine občin tudi zahtevajo, da kamniška železnica vriše v železniške karte, ker prihaja do številnih nesoglasij. Izvršna sveta občin imenujeta posebno komisijo, ki naj bi urejala status kamniške proge.
- Februarja 1976 na aktivu gospodarstvenikov skupaj z ŽTP obravnavajo problem kamniške proge. Zaradi širitve industrije na tem območju se pričakuje povečanje tovrnega prometa.
- Maja 1976 kamniška delegacija na zboru občin skupščine SR Slovenije postavi delegatsko vprašanje v zvezi z ureditvijo statusa kamniškega vlaka.
- Izvršni svet SR Sloveniji predlaga SIS za železniški in luški promet, da razpravlja o zahtevi občin Domžale in Kamnik in zavzame skupno dokončno stališče.
- Julija 1976 na zboru občin skupščin SR Slovenije kamniški delegati predlagajo amandma k predlogu družbenega plana SR Slovenije za obdobje 1976–1980. SIS pa naj za železniški in luški promet uredi vprašanje vključitve lokalnih prog v javni promet. Izvršna sveta občin Kamnik in Domžale predlog utemeljujeta s

tem, da je nesprejemljivo, da železniške proge delimo na republiške in občinske. Amandma ni bil sprejet, ker je bila večina delegatov neopredeljena.

- Februarja 1977 kamniški delegati na skupščini zbora občin SR Slovenije predlagajo preučitev pogodbenih obmestnih železniških prog in vključitev teh v javni promet. O tem vprašanju razpravljajo na zborih delavnih ljudi in občanov.
- **29. maja 1978** ŽTP ponovno uvede kamniški potniški vlak. S tem nastane nekaj problemov v zvezi z ureditvijo postajališč, peronov in nezadostne varnosti, saj sta zavarovana le dva železniška prehoda, v Domžalah in v Črnučah.
- Od julija 1978 kamniški vlak vozi pogodbeno, saj kamniška proga še vedno ni razglašena za javno progo.
- Od **maja 1980** dalje kamniška proga ponovno dobi status javne proge.

V nadaljevanju poudarjava razloge, zaradi katerih so kamniški potniški vlak najprej ukinili, potem pa, po mnogih zborovanjih, pobudah in zahtevah, ponovno uvedli.

#### **Problemi železniškega potniškega in tovornega prometa na kamniški progi pred ukinitvijo julija 1968:**

- Železnica je v poslovni politiki neelastična in se ne prilagaja potrebam potnikov. Neustrezen vozni red je stalnica kamniškega vlaka.
- Podjetja se iz različnih razlogov raje poslužujejo avtomobilskega prometa.
- Država vzdržuje ceste, železniško progo pa mora vzdrževati železnica sama.
- Hitrost in točnost železniških prevozov na kamniški progi sta velik problem.
- Lokomotive so izrabljene.
- Stroške prevoza povečujejo stroški režirne postaje v Šiški.
- Potrebna bi bila modernizacija tovornega in potniškega prometa.
- Z nekaterimi vlaki se potniki skoraj ne vozijo.
- Vozni redi vlakov so prilagojeni zvezam z drugimi vlaki, ne pa potrebam potnikov.
- Zaradi čakanja vlaka na uvoz v Ljubljano nastajajo zamude vlakov.
- Leta 1976 – tiri so izrabljeni in omogočajo največjo hitrost 50 km/h.

#### **Avtobusni prevoz je v času ukinitve potniškega vlaka na kamniški progi imel nekatere prednosti:**

- Bil je udobnejši in je hitreje pripeljal potnike v Ljubljano.
- Ustavi se »pri vsaki hruški« - zato je bolj dostopen potnikom.
- Avtobusne zveze so bolj pogoste.
- Ima ustrežnejši vozni red.
- Ceste vzdržuje država in ne bremenijo stroškov prevoza.

#### **Razlogi za ponovno uvedbo potniškega vlaka na kamniški progi:**

- Zaradi velikega števila dnevnih migrantov za Ljubljano so vpadnice ob dnevnih konicah močno obremenjene in prihaja do zastojev. Zaradi tega se hitrost avtobusnih prevozov upočasnjuje.



- Vlak je energetsko bolj varčen in ekološko bolj sprejemljiv, saj avtobusni in osebni avtomobilski promet močno onesnažuje zrak.
- Vozovnice za vlak so občutno cenejše od avtobusnih.
- Vlak postaja dostopnejši, saj je ob kamniški progi več postajališč.
- Zaradi velikega onesnaževanja cestnega prometa bi morala država zakonsko določiti, kateri tovari sodijo na tire.
- Zaradi prometne zatrpanosti cest je potrebno razbremeniti vpadnice v Ljubljano.
- Vozni red vlakov se bolje prilagodi potrebam potnikov.
- Vlak je za potnike udobnejši, ker je na avtobusih velika gneča.
- Z obnovitvijo proge bi se potovalna hitrost lahko povečala (za prevoz do Ljubljane bi potreboval 19 minut).

Leta 1966 kamniški vlak prepelje okoli 1400 potnikov, od tega okoli 600 dijakov, leta 1968 pa je potnikov dnevno 2.500. Ko so se zavzemali za ponovno uvedbo potniškega prometa, so navajali podatek, da se iz Domžal v Ljubljano dnevno vozi 4.500 ljudi, 1.500 pa jih prihaja na delo v Domžale. Po neki drugi oceni se je leta 1974 v Ljubljano dnevno vozilo okoli 6.000 ljudi. S tem so dokazovali veliko obremenjenost cest, ki bi jih ponovna uvedba železniškega potniškega prometa lahko precej razbremenila.

Januarja 1968 si moral odšteti za mesečno karto za vlak 6.000 S din, za avtobusno mesečno karto pa 12.800 S din, kar pomeni, da je bil prevoz z vlakom enkrat cenejši. V istem obdobju so ocenjevali, da bi potniški vlak z 200 potnikov pokrili stroške prevoza z mesečno vozovnico v višini 3.900 S din. Junija 1968, tik pred tem, ko so ukinili kamniški potniški vlak, je znašala mesečna vozovnica 60 novih dinarjev, mesečna vozovnica za avtobus pa 145 novih dinarjev. Po ukinitvi potniškega vlaka 1. julija 1968 je država regresirala avtobusne mesečne vozovnice za 45% tako, da je znašala 79,5 novih dinarjev. Leta 1980 so uvedli enake cene avtobusnih in železniških vozovnic. Danes pa je razmerje podobno, kot je bilo pred ukinitvijo vlaka leta 1968. Vozovnice za vlak skoraj za polovico cenejše od avtobusnih.

### **Preverimo hipoteze!**

Pred raziskovanjem sva predvidevali, da so se v kriznem obdobju kamniškega vlaka nekateri pomembni posamezniki zavzeli za obstoj kamniške proge, da se kamniška železnica ne opusti. To so bili verjetno gospodarstveniki, ki jim je bil kamniški vlak v gospodarskem interesu.

Ob koncu raziskovanja kamniške proge ugotavljava, da se najina hipoteza ni v celoti potrdila. Za ohranitev kamniške železnice se je zavzelo veliko število ljudi, saj so zahteve prihajale z zborovanj krajanov in delavcev, s strani vodij podjetij in delegatskih občinskih organov. Trdimo lahko, da se je za ohranitev kamniškega vlaka zavzela širša družbena skupnost na območju prizadetih občin, ki je s številnimi zahtevami, pobudami in delegatskimi vprašanji, naslovljenimi na najvišji republiki politični vrh, po desetih letih vztrajanja dosegla, da je bil ponovno uveden potniški promet, in da je bil kamniški progi spremenjen status iz industrijskega tira v javno progo, s čemer so se normalizirali stroški za tovorni promet.

## 9. ZAKLJUČEK

Meniva, da je najina raziskovalna naloga koristna za zgodovino kamniškega vlaka, ker podrobneje pojasnjuje probleme v njenem najtežavnejšem obdobju, ko je bila njena usoda zelo nejasna. Ker sva v starih občinskih časopisih izbrskali članke iz tega obdobja, podrobno osvetljuje napore mnogih ljudi, ki so se zavzemali za ohranitev te proge v času, ko so ostale lokalne proge ukinjali.

Z raziskovanjem zgodovine kamniškega vlaka sva tudi midve mnogo pridobili. Spoznali sva, s katerimi problemi se je kamniški potniški vlak srečeval skozi svojo zgodovino in s katerimi problemi je obremenjen še danes.

O zgodovini kamniškega vlaka bi bilo še veliko zanimivega, kar bi bilo dobro raziskati. Vsebine, ki sva jih zaradi preobsežnosti izpuščali iz obravnave, so bile:

- železniške nesreče: kako je bilo v preteklosti in kako je danes poskrbljeno za varnost ob kamniški progi in raziskava vzrokov železniških nesreč, (vemo, da sta bila še leta 1980 zavarovana le dva cestna prehoda, v Črnučah in Domžalah),
- rentabilnost tovornega in potniškega prometa na kamniški progi v preteklosti in danes,
- vozni redi vlakov in potrebe potnikov,
- vrste lokomotiv in vlakov, ki so kdaj vozili na kamniški progi itd.
- zgodovina železniških postajališč ob kamniški progi, izgradnja železniških postaj, pomožni objekti, število tirov, opremljenost čakalnic, pomožni objekti na postajah itd.

## 10. LITERATURA IN VIRI

### 13.1 Literatura:

- Janez Bogataj: Promet, komunikacijska sredstva in komuniciranje, Etnološka topografija slovenskega etničnega ozemlja, Vprašalnice IV. Ljubljana, Raziskovalna skupnost Slovenije, 1976.
- Mladen Bogić: Tiri in čas, Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre, Ljubljana, Železniško gospodarstvo Ljubljana, 1989.
- Tadej Brate: Gradnja in promet na kamniški progi, Kamničan prvih sto let, 1891 – 1991, Kamnik: Zveza kulturnih organizacij, 1991, str. 65 – 77.
- Martin Brilej: 150 let železnice, od Celja do Ljubljane, 1849-1999. Litija, Tiskarna Aco, 1999.
- Jože Jenko: Finančno vprašanje pri gradnji proge Ljubljana-Kamnik, Kamniški zbornik X – 1965. Kamnik, Muzej Kamnik, 1965.
- Jože Jenko: Vloga mesta Kamnika in okolici v železniškem omrežju, Kamniški zbornik VIII – 1962. Kamnik, Muzej Kamnik, 1962.
- Marjanca Klobčar: Sto let življenja s kamničanom, Kamničan prvih sto let, 1891 – 1991, Kamnik: Zveza kulturnih organizacij, 1991, str. 3 – 64.
- Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana, Slovenska matica, 1968.

- Stane Stražar: Ob bregovih Bistrice, Od Rodice do Duplice in Radomlje z okolico. Radomlje, Krajevna skupnost Radomlje, 1988, str. 599 – 603.
- Železniki promet v Zalogu. Zalog, Osnovna šola Adolfa Jakhla, zgodovinski krožek, 1991.
- Ivo Zorman: Račka puhačka, Ljubljana, Mladinska knjiga, 1988.

### **13.2 Pisni viri:**

#### **ČASOPISNI ČLANKI (PO ČASOVNEM ZAPOREDJU):**

- L. J.: *Se kamničan po 75-ih letih res poslavlja?*, *Kamniški občan*, december 1966.
- *Seja občinske skupščine v mesecu marcu*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto VII, št. 4, Domžale, 15. januar 1968.
- S. M.: *Ukinitev železniškega prometa na kamniški progi?*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto VII, št. 1, Domžale, 15. januar 1968.
- L. J.: *Se bomo še vozili s Kamničanom?* *Kamniški občan*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Kamnik, januar – februar 1968, str. 8.
- F. S.: *O železniški progi in podražitvi vode*, *Kamniški občan*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Kamnik, januar – februar 1968, str. 2 – 3.
- *Problematika v zvezi z ukinitvijo javnega prometa na železniški progi Ljubljana – Kamnik*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, letnik VII/2, Domžale, 15. februar 1968.
- S. M.: *Železnica v bodoče – da ali ne?*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, letnik VII/2, Domžale, 15. februar 1968.
- L. J.: *1. Julija ukinjen potniški promet na kamniški progi: S seje občinske skupščine Kamnik*, *Kamniški občan*, Glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Kamnik, leto VII, št. 6, junij 1968.
- *Železniška proga od Ljubljane do Kamnika še ni za v staro šaro*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, 15. februar 1969.
- *Domžalski tovorni kolodvor*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto VII, št. 4, Domžale, 15. april 1968.
- P. P.: *Dodatni vlaki na progi Ljubljana – Kamnik*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, letnik VII, št. 4, Domžale, 15. april 1968.
- O. L.: *Bo železniška proga še dolgo delila Domžale na dvoje?*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto VII, št. 11, 15. december 1968.
- *Železniška proga od Ljubljane do Kamnika še ni za v staro šaro*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto VIII, št. 2, 15. februar 1969.
- K. U.: *Razprava o kamniški progi*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, Domžale, 26. januar 1976.
- A. R.: *Še o kamniški progi*, *Občinski poročevalec*, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, Domžale, 25. februar 1976.

- *R.: Kamničan bo vozil le ob delavnikih, Kamniški občan, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Kamnik, maj 1978.*
- *Varno čez progo, Občinski poročevalec, Glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto XVI, št. 8, Domžale, 30. maj 1978, str. 1 – 2.*
- *F. Svetelj: Kamničan tudi v interesu Ljubljane, Ob uvedbi potniškega prometa na progi Ljubljana – Kamnik, Kamniški občan, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Kamnik, junij 1978, str. 2.*
- *Vlak vozi!, Občinski poročevalec, glasilo Socialistične zveze delovnega ljudstva Občine Domžale, leto XVI, št. 8, Domžale, 30. maj 1978, str. 1.*
- *Ne upoštevajo STOP znaka, Kamniški občan, glasilo Občine Kamnik, september 1979.*
- *T. Jančar: Kamničan ni več raca, Več vlakov, več postajališč, več potnikov, Kamničan, glasilo Občine Kamnik, april 1980.*
- *F. S.: Kamničan še kar po starem?, Občinski poročevalec, glasilo Občine Domžale, leto XVIII, 1980.*
- *Miloš Likar: Sto let si star, ljubi naš Kamničan, Jubilej, Občinski poročevalec, glasilo Občine Domžale, letnik XXVIII, št. 17, Domžale, 27. december 1990, str. 20.*
- *Matjaž Brojan: Manj potnikov in tovora, Marjan Traven, šef železniške postaje Domžale, Občinski poročevalec, glasilo Občine Domžale, letnik XXX, št. 2, Domžale, 13. februar 1991, str. 4.*
- *V drugo stoletje pelješ, Kamničan. Slamnik, glasilo Občine Domžale, letnik XXIX, št. 11 – 12, Domžale, 12. 7. 1991, str. 4.*
- *Potrebujemo železnico, so rekli pred 105 leti, Ob jubileju kamniške proge, Občinski poročevalec, glasilo Občine Domžale, letnik XXIX, št. 1, Domžale, 24. januarja 1991, str. 12.*
- *Stane Simšič: Ob 100 – letnici bodo vlaki okrašeni, Kamniški občan, glasilo Občine Kamnik, letnik XXXI, Kamnik, 28. januarja 1991, str. 1.*
- *Stane Simšič: Stoletnica kamničana, Kamniški občan, glasilo Občine Kamnik, letnik XXXI, Kamnik, 11. februarja 1991, str. 1 in 3.*
- *Stane Stražar: Železna cesta skozi našo vas, Sto let Kamničana, Občinski poročevalec, glasilo Občine Domžale, letnik XXX, št. 3 – 4, Domžale, 28. februarja 1991, str. 15.*
- *Kolektiv železniške postaje Domžale občanom, Občinski poročevalec, glasilo Občine Domžale, letnik XXX, št. 3 – 4, Domžale, 28. februarja 1991, str. 15.*
- *100 let si star, naš vlak, Slamnik, glasilo Občine Domžale, letnik XXIX, št. 10, Domžale, 6. junija 1991, str. 1.*
- *Ob 100 letnici proge Ljubljana – Kamnik, Jubilej kamničana, Slamnik, glasilo Občine Domžale, letnik XXIX, št. 6 – 7, Domžale, 17. 4. 1991, str. 9.*
- *Stane Simšič: Kmalu potniški peron, Železnica, Kamničan, glasilo Občine Kamnik, maj 1991.*
- *Stane Simšič: Prvih 100 let kamniške proge, Kamniški občan, Glasilo občine Kamnik, 27. junij 1991.*

#### VOZNI RED:

- *Ljubljana: odhodi in prihodi vlakov, vozni red velja od 28. maja 1978 do 26. maja 1979, Ljubljana, izdalo Železniško gospodarstvo Ljubljana, 1978*
- *Odhodi in prihodi vlakov in avtobusov, 1966–1967, Ljubljana, avtobusna postaja Ljubljana, turistično transportno biro, Ljubljana, maj 1966.*

- *Vozni red: Express 1959–60 za železniški, avtobusni, pomorski in avionski promet, Beograd, izdala Redakcija časopisa železnice Beograd, 1959.*
- *Vozni red SR Slovenije: 1967–1968, za železniški, ladijski in letalski promet, Ljubljana, turistično transportni biro, 1967.*
- *Vozni red jugoslovanske železnice: 1977-1978, Beograd, Jugoslovanske železnice, 1977.*
- *Vozni red: Jugoslovanske železnice, velja od 28. 5. 1978 do 26. 5. 1979, Ljubljana, izdalo Železniško gospodarstvo Ljubljana, 1978.*
- *Vozni red: Jugoslovanske železnice, velja od 27. 5. 1979 do 31. 5. 1980, Beograd, Zavod za časopisno–založniško in propagandno dejavnost JŽ, Beograd, 1979.*

### **13.3 Ustni viri:**

- Jože Pogačnik (roj. 1916), Domžale
- Jure Komel, Železniški muzej Ljubljana
- Marko Fujan, Železniška postaja Kamnik
- Danijel Ham, Železniška postaja Jarše–Mengeš
- Bojana Loboda, Železniška postaja Domžale

## **11. PRILOGA**

- Skice voznih redov

## VOZNI REDI

Velja za leto 1894

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   |   | ↑ |   | ↓ |   |   | ↑  |    |    |    | ↓  |    |    | ↑  |    | ↓  |    | ↑  |    |    |    |   |
| Kamnik    |   |   | ↓ |   | ↑ |   |   | ↓  |    |    |    | ↑  |    |    | ↓  |    | ↑  |    | ↓  |    |    |    |   |

Velja od 31.5.1959 do 28.5.1960

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   | ↓ | ↑ | ↑ | ↓ | ↑ |   |    | ↓  | ↑  | ↓  | ↑  | ↓  |    | ↑  | ↓  | ↑  | ↑  |    |    | ↓  | ↑  |   |
| Kamnik    |   | ↑ | ↓ | ↓ | ↑ | ↓ |   |    | ↑  | ↓  | ↑  | ↓  | ↑  |    | ↓  | ↑  | ↓  | ↓  | ↑  |    | ↑  | ↓  |   |

Velja od 22.5.1966 do 27.5.1967

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   | ↓ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ |   |    | ↓  | ↑  | ↓  | ↑  | ↑  |    | ↑  |    | ↓  | ↑  |    |    |    |    |   |
| Kamnik    |   | ↑ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |   |    | ↑  | ↓  | ↑  | ↓  | ↓  |    | ↓  |    | ↑  | ↓  |    |    |    |    |   |

Velja od 28.5.1967 do 25.5.1968

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   | ↓ | ↑ | ↓ | ↑ | ↑ |   | ↑  |    | ↑  | ↓  | ↑  | ↑  |    | ↓  | ↑  | ↑  |    |    |    |    |    |   |
| Kamnik    |   | ↑ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |   | ↓  |    | ↓  | ↑  | ↓  | ↓  |    | ↑  | ↓  | ↓  | ↑  |    |    |    |    |   |

Velja od 5.2.1968 do 1.4.1968

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   | ↓ | ↑ | ↓ | ↑ |   |   |    |    | ↑  |    | ↓  |    |    |    | ↑  | ↑  |    |    |    |    |    |   |
| Kamnik    |   | ↑ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |   |    |    | ↓  |    | ↑  |    |    | ↓  | ↓  | ↓  | ↑  |    |    |    |    |   |

Velja od 1.4.1968 do 30.6.1968

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   | ↓ | ↑ | ↑ | ↑ |   |   |    |    | ↑  |    | ↑  | ↑  |    |    | ↑  | ↓  | ↑  |    |    |    |    |   |
| Kamnik    |   | ↑ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ |   |    |    | ↓  |    | ↓  | ↓  |    |    | ↓  | ↑  | ↓  |    |    |    |    |   |



*Zakaj kamniški vlak vozi še danes?*

Velja od 27.5.1979 do 31.5.1980

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   |   | ↑ | ↑ |   | ↑ |   |    |    | ↓  | ↑  | ↓  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↓  | ↑  |    |    |    |    |   |
| Kamnik    |   |   | ↓ | ↓ |   | ↓ |   |    |    | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  |    |    |    |    |   |

Velja od 3.4.1980

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   |   | ↑ | ↑ | ↑ |   |   |    |    | ↓  | ↑  | ↓  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  |    |    |    |    |   |
| Domžale   |   |   | ↓ | ↓ | ↓ |   |   |    |    | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  |    |    |    |    |   |

Velja od 27.5.1990 do 1.6.1991

|           | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 1 |
|-----------|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|
| Ljubljana |   |   | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑ | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  | ↑  |    |    |    |    |   |
| Kamnik    |   |   | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓ | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  | ↓  |    |    |    |    |   |

Skice vozni redov (risala Špela Hribar)