

Ena prvih železnic svoje vrste na Slovenskem (2. del)

V prejšnji številki smo pisali o zgodovini gozdne železnice barona Borna v Jelendolu. Kakšni pa so spomini ljudi na lokomotivo, oz. kot so ji rekli domačini, na »mašino«? Gospa Frančiška Toporiš, sedaj varovanka Doma Petra Uzarja ima lep in bogat spomin na čas v službi barona Borna, nekaj teh spominov je delila tudi z avtorjem teksta. Življenje gospe Frančiške je bilo v tem času precej povezano z gozdno železnico. Z družino so namreč živeli v Medvodju, zato so se kot otroci, ki so hodili v šolo v Dolino velikokrat peljali do Jelendola oz. Puterhofa (do žage) kar z vlakom. Če je bil le prostor. Voznik lokomotive, Ferjan Potočnik jim je dovolil, da so se peljali z njim v lokomotivi. S tem jim je bilo prihranjenega precej pešačenja.

Člani njene družine so sicer imeli na baronovi posesti različne zadolžitve. Z mamo sta pozimi odmetavali sneg s tračnic, da je transport lahko nemoteno potekal. Veliko težavo so predstavljali snežni plazovi, kar je na trasi nekdanje železnice in zdajšnje ceste še vedno aktualen problem. Obe sta tudi delali na postaji v Medvodjah. Popisovali sta les, ki so ga furmani pritovorili do mesta natovarjanja na vlak. Merili in zapisovali sta količine, za katero je vsak furman dobil ustrezno potrdilo.

Kakšni pa so spomini na sam vlak? Gospa se spomni, po pripovedovanju drugih, da vlaka niso v celoti pripeljali v Jelendol, ampak po delih in so ga potem tu sestavili. Na vrhu lokomotive je bil »pigel«, skozi katerega je tekla elektrika, ki je poganjala vlak. Kako hitro je vozil vlak? »Ni šlo prehitro, tako da je bila vožnja prijetna«.

Kako je vse skupaj delovalo? Voznik je za uravnavanje hitrosti uporabljal posebno ročico. Poleg njega je vlak upravljal še zaviralec, Franc Pavec, ki je na zadnjem, 5. oz. 6. vagonu nadziral hitrost kompozicije pri vožnji proti Jelendolu. Voznik je imel v lokomotivi vedno pripravljena dva zaboja mivke. Tako je v primeru, če je bila tračnica mokra ali pa je lokomotivi kakorkoli zakopalo potrosil mivko in vlak je lahko peljal dalje. Sicer pa nesreče niso bile redke. Razmik med tračnicami je bil namreč neenakomeren, zato je prihajalo do iztirjanj. Ob takih primerih je bilo potrebno kar najhitreje sklicati večje število razpoložljivih delavcev, ki so postavili kompozicijo na tire in ponovno naložili tovor.

Z vlakom so tovorili izključno hlodovino različnih obsegov, prevladovala je smreka. Do postaje v Medvodjah so les pritovorili furmani, ki so bili v večini iz sosednjega Loma pod Storžičem in večinoma vsak s po enim konjem. Podatek, da je posamezen hlod vleklo 4-5 konj, nam veliko pove o moči »mašine«. Primerna za nadaljnjo obdelavo in s tem vrednejša je bila smreka, medtem ko se je bukev večinoma uporabljala za kurjavo.

Eden najlepših spominov, ki jih ima gospa Toporiš na otroštvo, pa je prav tako povezan z »mašino« in spada v božični čas. Bornova družina je namreč vsako leto na božično večerjo v graščino povabila otroke iz svoje posesti. To je bil res poseben dogodek. Večerja je bila prava

pojedina: bel kruh, kakav, piškoti ... Takrat so z božične jelke potresli sladkarije in jih razdelili med otroke. Ob tej priložnosti so dobili tudi rabljena oblačila: obleke, rokavice, kape, čevlje ... No, in posebej za to priložnost je prišel vlak v Medvodje in odpeljal gospo in njenega brata v graščino. Po večerji pa tudi nazaj domov.

S tem končujemo zgodbo o gozdni železnici v Jelendolu. Z veseljem pa jo bomo dopolnili z vašimi pripombami, spomini ... Eden od popravkov je bil podan s strani dr. Bojana Knifica glede na članek v prejšnji številki Tržičana. Leta 1903 železnice še ni bilo, nastala je leta 1913. Zahvaljujemo se za informacijo. Veseli smo vsakega vašega odziva.

USTNI VIR:

Frančiška Toporiš

Nejc Perko

Knjižnica dr. Toneta Pretnarja