



Ocene in poročila



Ervin Sorč: Skrivnosti Bohinjskega predora. Ljubljana : Holding Slovenske železnice, 2006, 304 strani.

V letih 2004–2006 so v Bohinju praznovali stoto obletnico prebitja Bohinjskega predora in odprtja bohinjske železnice. V dveh letih se je zvrstila vrsta dogodkov, pri katerih so sodelovali Občina Bohinj, Turizem Bohinj, Gorenjski muzej, Muzejsko društvo Žiga Zois in nekateri posamezniki. Med njimi izstopata Tomaž Budkovič, ki je leta 2004 izdal knjigo Vzpon Bohinja pred zatonom Avstro-Ogrske, ter Ervin Sorč, ki je preteklo leto napisal knjigo Skrivnosti Bohinjskega predora.

Ervin Sorč, "rojen z železnico v srcu", je kot ljubiteljski raziskovalec ustvaril monografsko delo, ki daleč presega lokalne in slovenske okvire in ga tako uvršča v evropski prostor. Po uvodnih poglavjih, kjer avtor predstavi svojo odločitev za pisanje knjige in načine raziskovanja (med drugim tudi z ribiškimi škornji in rudarsko svetilko), sledi recenzija prof. dr. Jakoba Likarja in Leona Kostiova, ki sta med drugim zapisala: *"Delo pomembno prispeva k zgodovini gradbene stroke na Slovenskem, delo pomeni verodostojen, na zgodovinskih virih argumentiran dokument. Knjiga se bere kot roman in v duši ostanejo drobci neke daljne pravljice, ki še vedno živi ob nas in z nami."* Prav zaradi izvrstnega načina Sorčevega pisanja, ki pritegne tako različne strokovnjake kot vse ostale, je na kratko težko predstaviti zanimivo vsebino in bralca tako pritegniti kot pritegne že samo listanje po knjigi, kaj šele branje. Zato bom na tem mestu izpostavila le nekaj poglavij, ki jih bodo zgodovinarji pogosteje prebirali.

Avtor pred osrednjimi poglavji predstavi zgodovino predorov v svetu in pri nas. Za prvi predor na Slovenskem velja Ljubelj, ki je tudi prvi cestni predor v Evropi. Izkopali so ga leta 1575. Bil je okrog 100 m dolg, 3,8 m širok in skoraj 3 m visok. Valvasor ga je v Slavi vojvodine Kranjske leta 1689 opisal takole: *"Ljubelj je luknja, ki so jo napravili zgoraj na snežniku, tako da skozijo lahko jahaš in se pelješ. V tej luknji se ločita Kranjska in Koroška."* Prvi železniški predor so sicer zgradili na progi med Liverpoolom in Manchesterom med letoma 1826 in 1830, na kateri je Stephenson preizkusil legendarno lokomotivo Rocket. Na naslednjih straneh izvemo nekaj o prvih alpskih železniških

predorih (Frejus – Mont Cenis iz let 1857–1871, Gotthard iz let 1872–1881 in Arlberg iz let 1880–1884). Zadnji je močno povezan z Bohinjskim predorom, saj so ju gradili isti gradbeniki s skoraj enakim načinom gradnje. Zato v naslednjem poglavju kot vez med Arlbergom in Bohinjem nastopa grof Giacomo Ceconi.

Ceconi velja za enega najuspešnejših furlanskih podjetnikov. Rodil se je leta 1833 v Pielungu. Do svojega osemnajstega leta je živel na domači gorski kmetiji in pomagal pri delu. Leta 1851 je odšel v Trst ter se zaposlil kot zidarski pomočnik pri nekem slovenskem podjetju. V prostem času ga je najeti učitelj poučeval v gradbeni stroki. Do leta 1879 je gradil številne železničarske objekte v slovenskih deželah kot tudi na Tirolskem, Češkem, Madžarskem in na Hrvaškem. Za tem je prevzel gradnjo arlberškega predora. Ker je delo dobro organiziral in uvedel izviren sistem izkopa, je bil predor prebit trinajst mesecev pred rokom. V tistih časih je bil to izjemno odmeven uspeh. Gradbišče je leta 1881 obiskal sam cesar Franc Jožef in ga odlikoval s plemiškim naslovom. Italijanski kralj Umberto I. mu je podelil plemiški naziv *conte* – grof, italijanska vlada pa red viteza italijanske krone.

Z Bohinjskim predorom, ki ga je gradil v prvih letih 20. stoletja, je končal bogato gradbeniško kariero. Odtlej se je za stalno naselil v Pielungu in se posvetil posodabljanju rojstnega kraja. Njegova zadnja žena Josipina, z dekleškim priimkom Novak, je bila po rodu Slovenka. Čeprav že močno v letih, je imel z njo tri otroke, na katere je bil zelo navezan.

V poglavju o Ceconiju izvemo tudi, kako in zakaj je do gradnje Bohinjskega predora sploh prišlo. Že v sredini 19. stoletja so razmišljali o povezavi zahodnih delov poznejše avstro-ogrske monarhije s Trstom. Projekt t. i. druge železniške povezave s Trstom ni vključeval le karavanško-bohinjske proge, ampak še dve novi alpski progi, pyhrnsko in tursko. V dunajskem parlamentu so zakon o njihovi gradnji sprejeli 6. junija 1901. Pomembno je bilo, da so projekt karavanško-bohinjske proge podprli tudi na železniškem ministrstvu in v vojaških krogih.

Veličastna zgradba je poglavje, posvečeno gradnji Bohinjskega predora. Na začetku nam opiše razmere v Bohinju na prelomu 18. in 19. stoletja ter prizadevanja župnika Janeza Pibra, ki je Bohinjce navduševal nad železnico in predorom. Zato ni nenavadno, da so v župnišču v Bohinjski Bis-

trici domačini podpisali prvo soglasje o gradnji predora. Od nove železniške proge so tudi pričakovali, da jim bo vrnila fužine, ki so pogorele leta 1890.

Na kopanje Bohinjskega predora so se začeli pripravljati že leta 1898, ko so poskušali ugotoviti, kakšna je geološka sestava tal. Z izkopom na severni strani so začeli septembra 1900, mesec dni kasneje so začeli kopati v Podbrdu. Tu so morali zgraditi tudi cesto Podbrdo – Petrovo Brdo – Podrošt, po kateri so po Selški dolini iz Škofje Loke dovažali velike količine najrazličnejšega materiala. Maja 1902 je bilo izkopanih dobrih 700 metrov predora. Takrat so za glavnega izvajalca po predhodnem razpisu izbrali podjetje Bauunternehmung G. v. Ceconi & Comp., ki je pri gradnji sodelovalo že od avgusta 1901. Določili so 1. februar 1905, ko mora biti predor prebit, čez sedem mesecev pa dokončan. Ročno so izkopali skoraj dva kilometra predora. 27. maja 1903 pa so prvič v zgodovini začeli uporabljati takrat najsodobnejši električni vrtalni stroj Siemens & Halske. Vendar so gradbeniki dosegali odlične uspehe tudi na ročni način. Povprečni dnevni ali mesečni napredek je bil odvisen od kamnin in pogostih težav z vodo, ki je uhajala v rov. Na obeh straneh so z vrtanjem nadaljevali do 18. maja 1904, ko je bohinjsko in podbrdsko stran ločevalo le še 15 metrov. Te zadnje metre 6336 metrov dolgega predora so izkopali z bohinjske strani, zadnjo mino pa je 31. maja slovesno razstrelil nadvojvoda Leopold Salvator Habsburški. Dogodek je zaznamovalo navdušenje nad predorom kot velikim gradbenim dosežkom in nad prireditvijo, ki je v Bohinj privabila strokovnjake in imenitne predstavnike takratne monarhije ter dežel Kranjske in Goriške. Predor je bil prebit osem mesecev pred dogovorjenim rokom, predvidene dimenzije predora pa so odstopale od načrtovanih le za nekaj centimetrov.

Gradnja Bohinjskega predora je bila na prelomu 19. in 20. stoletja velik izziv za gradbenike. Predor so gradili po t. i. stari avstrijski metodi. Ervin Sorč nam predstavi način gradnje s pomočjo makete Bohinjskega predora, ki je bila izdelana v letu 1903, z namenom promovirati nov način kopanja tunelskih rogov. Skupaj z maketo vrtalnega stroja je bila razstavljena na svetovni razstavi dosežkov v Saint Luisu v Ameriki. Danes ju hrani dunajski tehniški muzej. Na naslednjih straneh se srečamo tudi s preprostim orodjem, ki so ga uporabljali za ročno delo v rovu in s svetilkami na repično olje, s katerimi so si svetili pod zemljo tako delavci kot vodilni gradbeniki.

Veličastnost Bohinjskega predora sta povečala tudi kamnita portala na bohinjski in podbrdski strani. Napisa na obeh portalih sta bila posvečena cesarju Francu Jožefu. Zaključni kamen sklepnik so v obok predora vgradili 1. marca 1905 – in sle-

dilo je zaslužno praznovanje, saj je bila predorska cev po triinpetdesetih mesecih dokončana. Avtor poglavje zaključí s podatki o gradbenih stroških, ki so znašali 19.650.000 kron.

V posebnem poglavju se avtor ukvarja s težavami in nevarnostmi, ki so bile pri gradnji ves čas navzoče. Poleg nevarnih jamskih plinov, pritiskov in zruškov kamnin, so bili najnevarnejši vodni vdori. 13. oktobra 1903 je močan vdor vode za 25 dni prekinil delo. Izkopati so morali posebni odvodni kanal, delovišče si je ogledala posebna komisija z Dunaja. Nenehna prisotnost velikih količin vode je stalnica in nekakšen simbol Bohinjskega predora. Naj bo leto še tako suho, iz predora bo vedno tekla voda. Močnejše deževje pa spremeni rahlo curljanje v deroči tok, ki napolni odvodne kanale predora in preplavi tire. Skozi severni portal se izliva predorska reka, kar je edinstveni primer na svetu. Vodi Bohinjskega predora avtor posveča dve zanimivi poglavji, v katerih predstavlja problematiko od časa, ko so predor načrtovali, gradili odvodne kanale pod zemljo in na površju, do današnjih dni.

Seveda avtor ne more mimo bohinjske proge, ki jo označi kot ogrlico arhitekturno-tehniških biserov, grajenih iz kamna. Podrobno nam predstavi praznični dan, 19. julij 1906, ko je bila bohinjska proga odprta. Slovesno jo je odprl prestolonaslednik nadvojvoda Franc Ferdinand.

Proti koncu knjige se srečamo s štiriperesno deteljico velikih mož, ki so s svojo življenjsko energijo, znanjem in strokovnostjo pripomogli k veličini Bohinjskega predora. Kot prvega pisec izpostavlja inženirja Maksa Klodiča, viteza Sabladoskega. Maks Klodič se je rodil leta 1875 v Trstu. Oče je bil izobražen in zaveden Slovenec. Maks se je šolal na reški pomorski akademiji, na goriški realki in na Tehniški visoki šoli na Dunaju, kjer si je pridobil naziv inženir. Službo je nastopil leta 1901 kot pomočnik v Direkciji državnih železnic v Beljaku. Od tod je bil premeščen na gradbišče bohinjskega predora, kjer je bil gradbeni nadzornik in geodet. Inženir Klodič je strokovno dokumentiral napredovanje del v predoru. Na njegova opazanja pa so se opirali tudi vrhunski strokovnjaki, ko so pisali monografska dela, med njimi tudi Ervin Sorč, ki je Klodičeve žlahtne opise uvrstil med že tako zanimivo besedilo. Bil je tudi slikar in humorist. Vzpon njegove poklicne poti se je nadaljeval med obema vojnama, ko je pripravljaj železniške projekte za takratno Jugoslavijo. Umrj leta 1953 kot pozabljen strokovnjak, za katerega v novem političnem sistemu ni bilo mesta, ne spoštovanja njegovega dela.

Kot naslednjega avtor predstavlja duhovnika Janeza Pibra, ki se je poleg svojega temeljnega poslanstva ukvarjal še z mnogimi stvarmi, ki so prispevale k gospodarskemu napredku Bohinja in

njegovih ljudi. Rodil se je na Bledu leta 1866. Leta 1899 je prevzel župnijo sv. Nikolaja v Bohinjski Bistrici. Bil je uspešen posrednik med predstavniki ministrstva za železnice in lastniki zemljišč, po katerih je tekla železnica ter popisovalec načina življenja v Bohinjski Bistrici med gradnjo predora.

Na naslednjih straneh sta predstavljena inženir Carl Wurmb in nadinženir Franz Vital Lusser. Prvi je projektiral traso druge železniške povezave Dunaja s Trstom, tedaj največjega gradbišča v Evropi. Lusserju, kot že izkušenemu graditelju predorov in železnic, pa je Ceconi zaupal vodenje gradnje predora z južne strani.

Poglavje Delo marljivih rok je posvečeno delavcem pri predoru, njihovem načinu življenja ter razmeram v Bohinju in ob reki Bači, ki sta v prvih letih 20. stoletja doživljala nenadne in korenite spremembe.

Ervin Sorč zaključuje knjigo Skrivnosti Bohinjskega predora z opisom dogajanj in od začetka prve svetovne vojne do konca druge svetovne vojne, ko so Nemci razstrelili severni portal. Z aktualnim današnjim dnem pa je povezana problematika avtovlaka, zgodb, šal in drugih zanimivosti, ki še vedno živijo z ljudmi ob Bohinjskem predoru in bohinjski progi.

Prebitje Bohinjskega predora je Bohincem in ljudem ob Bači začelo odpirati okno v svet, ki se je na stežaj odprlo z novo železniško progo leta 1906. Naznanjalo je hiter vzpon in le-tega postavljalo v takratne gospodarske in družbene tokove ne samo Kranjske, ampak tudi Avstro-Ogrske. Po stotih letih nam Ervin Sorč z monografijo o Bohinjskem predoru ponovno odpira okno. In to prav gotovo z namenom, da bi veličasten objekt naše dediščine, kateremu je poiskal razdrobljene zgodovinske vire in muzejske pomnike po slovenskih in tujih arhivih ter muzejih kot tudi pri zasebnikih, dvignil našo samozavest in nas opomnil na odgovornost do dediščine, ki so nam jo zapustili predniki.

Marjana Žibert



Marija Mojca Peternel: Cillier Wochenblatt (Zeitung): celjski nemški časopis iz leta 1848. Celje : Zgodovinsko društvo, 2006 (Zgodovini.ce, 5), 204 strani.

Monografija avtorice Marije Mojce Peternel, ki jo je leta 2006 izdalo Zgodovinsko društvo Celje, nam osvetli in predstavi kulturnopolitično podobo mesteca ob Savinji v letu 1848 na podlagi takrat izhajajočega nemškega časopisa *Cillier Wochenblatta*, kasnejšega *Cillier Zeitung*.

Revolucionarni val, ki je monarhijo zajel leta 1848, je s seboj prinesel mnoge spremembe. Med pomembnejše sodita odprava cenzure ter svoboda tiska, ki ju je dan po izbruhu marčne revolucije na Dunaju razglasil cesar Ferdinand I. Tej proklamaciji je sledilo obdobje "*divjega nastajanja časopisov*", o katerem avtorica spregovori v uvodnem poglavju z naslovom *Poplava časopisov*.

Osrednji del monografije, ki ga sestavljata poglavji *Cillier Wochenblatt (Zeitung)* in *Vsebina Cillier Wochenblatta (Zeitung)*, se ukvarja z uredniško politiko in uredniki lista. Avtorica navede vzroke za preimenovanje časopisa, predstavi njegovo vsebino, zunanjo podobo in cene, razišče, kdo so bili njegovi sodelavci in dopisniki, ter ugotavlja njegovo razširjenost in odmevnost zunaj mestnih okvirjev.

Celjski nemški list *Cillier Wochenblatt* s podnaslovom *Zeitschrift zur Belehrung und Vertretung des Bürger- und Bauerstandes* je zagledal luč sveta 1. aprila 1848 v tiskarni Janeza Krstnika Jeretina. Urednika lista, profesor Vincenc Prasch in bivši graščinski uradnik Josef Ganser, sta z njim "*želela sodelovati v razpravi o nadaljnjem razvoju in napredku države*" (str. 13). Ganser je bil urednik časopisa le prvih enajst števil. Po njegovem odhodu je uredništvo lista bilo vse do njegovega zatona konec leta 1848 (zadnja številka je izšla 22. decembra 1848) v rokah gimnazijskega profesorja Prascha. Časopis, ki ga je "*ves čas prežemal spravljivi duh mirnega sožitja slovenskega in nemškega naroda*" (str. 16), je po Ganserjevem odhodu spremenil tudi svoje ime. Od 15. številke dalje, ki je izšla dne 4. julija 1848, se je imenoval *Cillier Zeitung – Zeitschrift für Stadt und Land mit besonderer Rücksicht auf deutsche und slavische Interessen*. Avtorica povezuje preimenovanje časopisa z ustanovitvijo Društva za posredovanje slovenskih in nemških interesov, katerega glasilo je bilo. Tako društvo kot časopis sta si prizadevala za enotno in močno Avstrijo, zagovarjala sta sožitje med obema narodoma in nasprotovala vsem separatističnim idejam, ki bi privedle do razpada deželne enotnosti. Posebna pozornost pa je namenjena tudi sodelavcem in dopisnikom lista, predvsem Juliusu Galbi, ki je bil eden izmed glavnih zunanjih sodelavcev.

Avtorica odmeri največ prostora vsebini celjskega nemškega časopisa in dokumentarno citira objavljene članke. Na podlagi raznih prispevkov, predvsem uvodnikov, analizira odnos lista do prihodnje državne ureditve, njegov odnos do ustave, ki ji je bil časopis naklonjen, ter njegov odnos do frankfurtskih volitev in do volitev v državni zbor. Pri tem ugotavlja, da volitve v dunajski parlament v primerjavi z volitvami za Frankfurt v listu niso bile odmevne, saj so se omejile le na suhoparno naštevaje imen poslancev ter njihovih