

OPOMBE

1. Italijanske predstave v Ljubljani od XVII. do XIX. stoletja, Kronika I, (1934) 98—105; 179—185; Italijanske predstave v Ljubljani do zgraditve stanovskega gledališča (leta 1765), Kronika I, 277—287. Vsa razprava, ki se je nadaljevala še v 2. in 3. letniku, je izšla v izpopolnjenem ponatisu v knjigi: Italijanske predstave v Ljubljani od XVII. do XIX. stol., Ljubljana 1936. — 2. *Protocollum off. episcop.* 51, str. 605 dne 30. 4. 1742. — v Skof. arh. v Ljubljani. Smrtni datum v mrliški matici stolne župnije v Kapiteljskem arhivu. — 3. Jezuitske šolske drame v Ljubljani, Mladika XVI (1935), 29—30, 70—71, 110—111, 147—148, 191—192, 269—271. — 4. Dramatične predstave v Ljubljani do 1790. CJKZ V (1926) 108—120; tekste iz Semeniške knjižnice našteva na str. 117. — 5. Kronika I str. 104—105. — 6. Škerlj, n. d. v knjižni izdaji str. 30. — Prim. tudi dr. Dragotin Cvetko, Zgodovina glasbene umetnosti pri Slovencih I., str. 260 in op. 249. — 7. Cvetko, n. d. 220. — 8. Škerlj, Kronika I, 182. — Cvetko, n. d. 261. — 9. Podatke o njem glej pri Škerlju, n. d., 40, ali v Kroniki I, 185. — 10. Škerlj, Kronika I, 185. — 11. Prim. Škerlj, n. d., 46 in za njim Cvetko, n. d., 262, ki se nagibljeta k imenu skladatelja Caldara. — 12. Šteska, Mladika XVI, 191. — Cvetko, n. d. 252. — 13. Šteska, Mladika XVI, 271 je opisal samo tragedijo. Naslov komedije je: Halari und Alari Von Demen Hoch-Teutschen Fürstl. Euchstädtischen Hof-Comoedianten. Anno

M.DCC.IX. den... Novemb. — 14. Prim. Kidrič, n. r. CJKZ V (1926), 111 sl. — 15. Nekaj teh sinops je zabeležil že Dragotin Arko leta 1957 v rkp. diplomski nalogi za gledališko zgodovino: »Gledališki dokumenti v Narodnem muzeju, Mestnem arhivu in Semeniški knjižnici v Ljubljani«. Pri iskanju že znanih libretov je uporabljal Kidriča, Škerlja in Mantuanija (gl. op. 19), ne pa Šteska. — 16. V. Šteska, Oratoriji v Ljubljani pred 200 leti, Cerkv. Glasb. XXXV (1912), 25 sl. — Več: Cvetko, n. d., poglavje: *Academia Philharmonicorum*. — 17. Omemba naslovov treh oratorijev v Steskovem seznamu v Mladiki str. 271 ni zbudila pozornosti. — 18. Prim. podatke v »*Protocollum ordinariorum 1711—1754*« str. 125, 151, 152 in 154 v SkAlj. — 19. Jos. Mantuani, Pasijonska procesija v Loki, Carniola N. V. VII (1916) 222—232; VIII (1917) 15—44. — Cvetko, n. d. 198 in 239 sl. — Veit-Lenhart, Kirche und Volksfrömmigkeit im Zeitalter des Barock, Freiburg 1956, 2. pogl.: *Volksdramatische Gestaltung des Frommen*, str. 77—98. — 20. Prim. Cvetko, n. d. 198. — 21. Cvetko, n. d. 240. — 22. Prim. Veit-Lenhart, n. d., 83 sl. — 23. Cvetko, n. d. sklepa o njih na str. 285. — 24. Cvetko, n. d. 280. — 25. »Drey Lob- und Ehren-Predigen, ... Die anderte an den hohen Fest Der Hoch-Heiligen Und Unzertheilten Dreyfaltigkeit...« Letnica 1742 v kronogramu. — 26. Prim. Cvetko, n. d., 295. — 27. »Drey mit Treu Zu Ehren Der grossmächtig- und allerheiligsten Dreyfaltigkeit Verfaste Lob- und Danck-Redene«. — 28. Cvetko, n. d., 294.

90-LETNI JUBILEJ GORENJSKE PROGE

JOZE JENKO

Rad ali nerad moram napisati nekaj zgodovine za magistralo prestolonaslednika Rudolfa železnice, ki teče povečini izven naših državnih meja. Toda njen južni del sega tudi na slovensko ozemlje, ki leži onkraj naše državne in narodne skupnosti. Čeprav sta oba dela teritorialno razdeljena razlomka, sta vendar med seboj gospodarsko povezana. Kajti južni del Ljubljana—Trbiž—Beljak je bil uradno razglašen za integralen del prestolonaslednika Rudolfa proge in njenih priključkov.<sup>1</sup>

Komaj je dosegla glavna dvotirna magistrala Dunaj—Trst našo Ljubljano, že so stremeli okoli leta 1850 gospodarski krogi, predvsem pa rudniki ter fužinska in industrijska podjetja Notranje Avstrije za novo železniško progo. Na Gornjem Avstrijskem so imeli najugodnejšo zvezo proti jugu šele v Brucku ob Muri, kjer je tekla mimo južna železnica proti Jadranu. Nove železniške proge naj bi jih povezale med seboj in z glavnimi prometnimi arterijami. Ko pa je stekla l. 1856 proga cesarice Elizabete od Dunaja v zahodni smeri, je namestnik župana mesta Steyr, dr. Jakob Kompass, predložil projekt žel. proge Wels oziroma Enns v severnem delu z zvezo z Bruckom ob Muri. Ta predlog z nekaj širšim omrežjem je predložil l. 1863 cesarju v odobritev. Medtem se je porajal načrt, da dobijo južno Donave ležeče pokrajine zvezo z Jadranskim morjem. Tej zamisli se je pridružila zgornje-avstrijska, štajerska in koroška trgovinska zbornica ter mesta Trst in Gorica z Vidmom v Severni Italiji. Predvidevali so, da steče

proga od mesta Haag preko Leobna, Beljaka v Beneško Slovenijo v Udine (Videm). S priključkom na novo progo z Dunaja na Češko in že obstoječo železnico na severozahodu bi nastala mednarodna zveza z deželami na jugozahodu. Dne 11. in 12. decembra 1864 je sklicala celovška trgovinska zbornica sestanek vseh pristašev te ideje, da bi se razni komiteji združili v eno predstavništvo oziroma organizacijo. Ustanovili so centralni komite, ki ga je zastopal knez Colorado-Mannsfeld. Ko je bil l. 1865 nabran potreben denar za pripravljalna dela, je centralni komite zaposlil za koncesijo za železnico od Lembacha do Brucka ob Muri, preko Sv. Michaela do Trbiža ter od tod dalje preko Vidma v Červinjan. Tudi odcep v Št. Vidu na Glini v Celovec in nekatere stranske proge so bile predvidene. Poroštvo za obrestovanje faktično potrebnega kapitala, ki ne bi bil smel presepati 1.127.250 goldinarjev za vsako miljo = 7,56 km, naj bi prevzela država. Nekoč poprej je že koroški deželni zbor zaprosil vlado, da prevzame garancijo.

Po nalogu trgovinskega ministra je komisija primerjala tudi inačici:

1. Trbiž—Kanalska dolina—Ponteba—Videm in

2. Trbiž—Predel—Soška dolina—Gorica.

Prednost naj bi imela druga varianta. Bilo je predvidenih 75 milijonov goldinarjev gradbenih stroškov.

Dne 11. novembra 1866 je prejela družba šestih koncesionarjev pod prejšnjim načel-

stvom kneza Collorado — Mannsfelda pravico za gradnjo in obratovanje proge s priključkom na južno Donave obstoječo ces. Elizabete železnico v smeri, ki smo jo že navedli, t. j. od Sv. Valentina dalje mimo znanih mest Steyr, Hieflau, Rottenmann, St. Michael, Judenburg, Št. Vid ob Glini z odcepom proti Beljaku in Celovcu. Gradbena doba je bila določena na 9 let. Važen za našo nalogo je bil pogoj, da se gradi tudi priključek s Češko ter zvezo med Beljakom in Trstom po vladnem naročilu tudi katera druga končna točka na jadranski obali. Tudi železniška zveza Beljak—Trbiž do državne meje v Gornji Italiji v smeri Vidma je bila pogojena. Na ta način je ostala zveza Beljak—Trst tako rekoč odprta.<sup>2</sup>

Takoj po otvoritvi glavne proge Dunaj—Trst 1857. leta sta se trgovski zbornici v Gorici in Vidmu zavzemali za izgradnjo železnice pod Julijskimi Alpami proti Trbižu. Po nalogu iniciativne videmske zbornice je izdelal Aleksander Cavedalis načrt za progo Videm—Vendoglio—Buje—Ospedaletto po dolini reke Bele čez Pontabelj v Trbiž. Že naslednjega leta 1858 je načrtal po nalogu trgovskih zbornic in občin v Trstu, Gorici in Celovcu kontraren projekt za železnico iz Gorice preko Kanala, Sv. Lucije, Kobarida v dolino Ziljice preko Predila. Od tu dalje pa je trasiral progo do Trbiža inž. Klemenšević; Gorico in tržaško luko preko Vallone pa je idealno povezal l. 1867 inž. Grubičič. Isti projektant pa je predvideval še tretji načrt, po katerem naj se odcepi predelska proga pri Tolminu v smeri Čedadu proti Vidmu (5,4 milje). Tako so vlekla tri mesta: Videm, Trst in Gorica vsako v svojo smer. Nastali so prepiri, ki jih moremo primerjati z znanimi rodbinskimi sovražnostmi v zgodovini. V ogenj razburjenja so projektanti in podjetniki vlivali olje, falsificirali so proračune tako, da je Koroška in Štajerska zgubila nado za plasiranje industrijskih izdelkov; Trst pa je gospodarsko propadal. Spričo pomanjkljivosti v tehniki tako pri izgradnji gorskih prog ter pomanjkanja ustreznih močnih strojev pri prevozu vlakov na vzponih preko 25‰, je bilo zagovornikom pontebesko-kanalske proge lahko zmagati nad obema tekmečema. Po zgubljenih vojnah zlasti proti Italiji l. 1866 in z odstopom Gornjega dela Italije in Benečije v korist sosedu je padel ta projekt v vodo. Kdo naj bi vozil blago iz države v državo preko tujega teritorija? Z izgubo tega ozemlja je nastala nova državna meja, ki se je začrtala na obronkih Julijskih Alp. Prav zato je dokaj padla vrednost Kanalske, predelske in soške

železnice, medtem ko je bilo upanje, da se podaljša Rudolfova železnica od Trbiža do Ljubljane, čeprav ni dosežen cilj in izpolnjena deviza »jusqu'à la mer«.

#### PODVIGI NASIH PREDNIKOV

Gospodarske in finančne razmere v prvem in drugem desetletju v drugi polovici XIX. stoletja so bile v Avstriji in Ogrski obupne. Brezposelnost in celo lakota sta gospodovali med avstrijskimi narodi. Vlada je delala načrte za izgradnjo in spopolnitev pomanjkljivega železniškega omrežja. Toda spričo nezadostnih denarnih fondov je ostala pretežna večina načrtov le na papirju. Nikakor niso mogli državniki urediti razdrapanih financ. Razkošje na dvoru, neprestano pripravljanje na vojno in nabava vojaške opreme in nova vpeljava orožništva je zahtevala ogromne vsote denarja. Posojila, davčne in finančne reorganizacije niso imela uspeha. Pri tem pa je še nezaupanje narodov pomagalo do gospodarskih težav. Tako stanje je prisililo vlado, da ga je skušala rešiti s prodajo obstoječih železnic.<sup>5</sup>

Da bi se življenjska raven izboljšala, je vlada klicala brezposelne na delo, da so nekaj zaslužili. Tu se je rado dogajalo, da so začasno pripravljali dela za morebitne železniške proge in druga javna podjetja.<sup>6</sup>

Obširno je bilo predvideno železniško omrežje, ki ga je razglasila osrednja obrambna komisija dne 10. novembra 1854. Skoraj 10.000 km prog z gradbenimi stroški 400 milijonov gold. naj bi zgradili v 20 letih. Toda v slovenskih krajih je bila predvidena le proga Kotoriba—Maribor, Št. Peter—Reka in Maribor—Beljak. Niti ene proge ni zgradila država, marveč privatna družba južne železnice.<sup>7</sup>

Nič manj niso bili razočarani naši gospodarski voditelji, ko je izšla l. 1865 »Spomenica k načrtu nove avstrijske mreže«. V njej je bila predvidena samo 21 km dolga železnica Maribor—Ptuj, ki ni bila nikdar zgrajena. In vendar je predvideval načrt nad 7010 km prog s 684.000.000 goldinarjev stroškov<sup>8</sup> kljub temu, da je resorni minister poznal naše mizerne življenjske razmere.<sup>9</sup> Sicer je dunajsko trgovinsko ministrstvo obvestilo o tem načrtu deželni odbor in ljubljansko trgovsko zbornico, ki naj bi dala svojo predmetno izjavo. Da bi bila Kranjska vsaj nekoliko deležna prometnih dobrot, je deželni odbor vzpodbudil zastopnico trgovcev in obrtnikov, da skliče brez oklevanja izvedne može, ki bi se dogovorili o meritvi proge iz Beljaka v Ljubljano z na-

daljevanjem proti hrvaški meji in dalje v Karlovac. Pripravljalne stroške so cenili do 20 tisoč gold., ki jih bo vlada vzajemno z državnim zborom gotovo odobrila podobno kakor drugim podjetjem in zagotovila obresti za potrošeni denar katerikoli upravi, ki bo urejevala in vodila promet.<sup>10</sup>

Mestni očetje, 16 po številu, so že l. 1864 poskušali reševati trde življenjske razmere. Tako so na pobudo ljubljanskega gospodarstvenika Fidelisa Terpinca sestavil meščanski odbor, ki so ga tvorili Janez Horak, Jože Blaznik, Blaž Verhovec, dr. Henrik Costa, dr. Janez Bleiweis, J. Kaltenegger, dr. Recher, Alojz Malič, dr. Ahačič in drugi. Ta odbor je pritiskal na župana, da je zaprosil pri upravnem svetu južne železnice, naj se premesti l. 1861 zgrajena valjarna iz Gradca v Ljubljano. Južna železnica se je sprla z graško občino zaradi dajatev. To novico so priobčili tudi časopisi. Na podlagi te ugotovitve je ponudilo vse ugodnosti pri eventualni premestitvi podjetja mesta Celje, Ptuj, Zagreb in Velika Kaniža. Tudi Ljubljana ni oklevala. V prošnji dne 15. julija 1864 je mesto poudarilo, da je bilo s premestitvijo raznih strojev v Maribor v novo zgrajeno delavnico 1861. l. močno oškodovano. Upravni svet na Dunaju naj upošteva to izgubo. Občinski odbor je pripravljen preskrbeti primeren prostor; za delo je na razpolago dovolj cenjenih moči. Tudi premoga, oglja, šote in drv je dokaj v neposredni okolici.<sup>11</sup>

Upravni svet južne železnice na Dunaju je z dopisom št. 5056 dne 15. julija 1864 pozdravil ljubljansko zamisel. Pač pa je potrebna izjava magistrata podobno kakor drugih ponudnikov, da dobi valjarna potreben svet brezplačno in da ne bo ovire pri razvrstitvi objektov in valjarne za železniške tirnice. V pogodbi se mora občina zavezati, da bo podvzela vse mere, da oblasti ne bodo ovirale razvoja in delale težav, ki jih silijo k premestitvi obratov iz Štajerske.

Odgovor se je spričo županove službene odsotnosti zakasnil. Pač pa je magistrat prosil za sporočilo o površini sveta, ki bi jo valjarna potrebovala. Dne 23. avgusta 1864 je občina potrdila upravnemu svetu, da je zemlja odmerjena, toda pod pogojem, da se vrne mestu, ako bi se valjarna preselila zopet drugam. Brezdvomno je, da oblasti ne bodo nasprotovale, marveč podpirale domačo industrijo. Mestna občina bo rade volje uradno posredovala, ako bi se pojavile kakršne koli ovire.<sup>12</sup>

Skoraj enaki podvigi so se ponovili v eri županovanja Ivana Hribarja.<sup>13</sup>

Takratna ljubljanska časopisa »Novice« in »Triglav« sta poročala, da je A. Prašnikar iz Kamnika dobil 3. maja 1865 dovoljenje za trasiranje železnice Beljak—Ljubljana. Celo pristanek naj bi imel, da progo gradi, ako je ne bi hotela zgraditi uprava južne železnice, ki je imela po § 23, 24, 25 koncesijske pogodbe z dne 23. septembra 1858 predpravo graditi tako ali podobno progo.<sup>14</sup> V istih virih čitamo, da inž. Pribil trasira prestolonaslednika Rudolfa železnico, kakor je imela uradni naziv.<sup>15</sup> Tudi koroški list »Villacher-Zeitung« poroča o teh napredkih, vendar nekoliko bolj skeptično.<sup>16</sup>

Kranjski deželni odbor ni držal križem rok. Na seji 29. februarja 1866 je v imenu petčlanskega odbora poročal dr. Lovro Toman o važnosti proge Ljubljana—Beljak in Št. Peter—Reka. Poročevalec poudarja važnost gorenjske proge za Kranjsko, za vso mornarhijo in evropski železniški promet.

Doma bo zaostala industrija zopet oživela, nova podjetja bodo zrastle. Potrebne surovine za izdelavo bodo ceneje prihajale v deželo, gotove pa se bodo izvažale drugam.

Nova proga bo posredovala prevoz blaga z Gorenjskega, ki je ločeno po visokih gorah od velikih cest, na Tirolsko in se približala Trstu. Odprta bo pot na Koroško, Štajersko do Dunaja. Med posameznimi kraji bo železnica skrajšala razdalje.

Nič manj ne bo važna železnica pri državni obrambi na zahodu. Spričo tega mora deželni odbor preprostiti vlado, da se uvrsti proga Ljubljana—Beljak v omrežje avstrijskih železnic. Skupna naloga trgovinske in obrtne zbornice in deželnega odbora pa je, da zbereta denar za pripravljala dela v znesku 15 do 20 tisoč gold. Resolucija tega zbora se je glasila:

1. deželni odbor vojvodine Kranjske priznava važnost in potrebo ljubljansko-beljaške in št. petrsko-reške železnice, ki naj bo sta prvi v bodočem načrtu;

2. deželni odbor naj sporazumno s trgovinsko-obrtno zbornico ustanovi poseben komite. V tem naj bo zastopan tudi član deželnega odbora;

3. če bi se ne posrečilo zbrati omenjene vsote za pripravljala dela, potem naj po predračunu podpor ev. manjkajočih 5000 goldinarjev dovoli deželni odbor iz deželnega zaklada s pravico, da veljajo za to vplačilo iste dolžnosti in pravice, ki jih imajo druge v te namene dane vsote.

Proti temu predlogu je ugovarjal dež. poslanec Dežman, češ da potreba in važnost te proge ni dovolj dokazana. Dr. Costa je ovrgel Dežmanove trditve. Naša proga se ne

sme primerjati z obstoječo magistralo do Trsta. Ta železnica res ni uresničila nad slovenskega prebivalstva. Dobesedno pravi govornik: »Če nam kdo ugovarja, da je zidanje železnice do Trsta rodilo veliko revščine, je treba trditi, da nas to nikakor motiti ne more v tem, da dobimo enkrat železnico, ki bode pospeševala deželne koristi.«

Tudi poslanec Gutmannsthal je mnenja, da je nujnost in potreba železnice statistično premalo dokazana; vendar mora odbor storiti vse, da pride do pripravljanih del. Poslanec Mulej podpira Tomanovo resolucijo; misli pa, da je predlaganih 5000 gold. za prva dela preveč. Zastopnik Dolenjske poslanec Kapele vodi vodo na svoj mlin in govori o važnosti bodoče dolenjske proge do Metlike na Hrvaško in dalje do Reke.

Končno so se prisledniki deželnega zbora sporazumeli. Tudi najhujšega nasprotnika Dežmana je dr. Toman ugnal v kozji rog. Z majhnimi nepomembnimi spremembami je bila resolucija sprejeta.<sup>17</sup>

Po poročilih »Novic« se je zavzela za gorenjsko progo tudi trgovinsko-obrtna zbornica. V seji dne 1. oktobra 1866 je bilo sklenjeno, da se po deželnem odboru izreče deželnemu zboru zahvala za 5000 gold., ki jih je odobril za pripravljala dela. Hkrati so ustanovili stalen »odsek za železnico«. Njegova naloga je, da zbira denarne prispevke, razpisuje seje in kliče nanje resne in ugledne moč. V ta odsek so bili izvoljeni: V. C. Suppan, Jan. Winkler, Jan. Toman iz Kamne gorice, Gustav Tönies, Jože dr. Bleiweis in dr. Toman, ki naj pospešujejo napredek gorenjske železnice.<sup>18</sup>

Železniški odsek je bil sklican na redno sejo dne 3. decembra 1866. Sejo je vodil predsednik trgovske in obrtne zbornice. Odsekov tajnik dr. Toman je ponovil potrebne ukrepe za pospešitev gradnje toliko zaželenne proge. Število odbornikov se je zvišalo. Izvoljen je bil: Fidelis Terpinc, dr. Costa, baron Mihael Zois, vitez Gutmannsthal, Samasa in Kosler. Končno je bila izrečena dr. Tomanu zahvala za trud in iskrenost, ki jih žrtvuje za izgradnjo ljubljansko-beljaške železnice.<sup>19</sup>

Sicer pa se v l. 1866 železniška vprašanja spričo vojnih dogodkov niso obravnavala. Samo nekaj gradbenih priprav je bilo na redu.<sup>20</sup> Kajti manjkalo je denarja in tudi delovnih moči. Da bi po končanih vojnah v severni Italiji in na Češkem čimprej mogli začeti z gradnjo Rudolfove železnice, je bilo s cesarskim patentom dne 21. novembra 1866 koncesionarjem pod izrednimi gradbenimi pogoji nakazanih 5.000.000 gold.<sup>21</sup>

## VABILO NA GLAVNO SKUŠČINO

Za dosego postavljenega cilja v izgraditvi proge Ljubljana—Beljak sta razposlala V. C. Suppan kot predsednik in dr. Lovro Toman kot tajnik vabila na glavno skupščino pripravljalnega odbora dne 3. decembra 1866 na magistratu. Vabilo poudarja, da je potreba po zgraditvi železnice Beljak—Ljubljana iz domovinskih, splošnodržavnih ter posebno iz vojaških vidikov nujna. Kranjski deželni odbor je dovolil 5000 gold. podpore za pripravljala dela komiteja, v katerega so določeni posamezni gospodarstveniki in člani kranjske trgovinske in obrtne zbornice. Zaradi neugodnih vojnih dogodkov so se dela za to progo zavlekla. Obstaja pa pripravljalni odbor, ki je sestavljen iz 6 članov trgovinske in obrtne zbornice ter enega člana deželnega odbora. Ta komite je povabil in prevzel v smislu sklepa na prvi seji tudi može, zaslužne za domovino, in predstavnike važnih zavodov in podjetij, da bi se izgradnja pospešila. Zamišljena proga naj oživi na Gorenjskem propadajočo fužinarstvo in industrijo ter pomaga ustanoviti nova podjetja. Gorenjska železnica bo vzpostavila zvezo s Srednjo Evropo in bo branik in varuh naših meja proti Italiji. Dela komiteja naj se udeležijo vsi pridni in tudi petični sodelavci.<sup>22</sup>

## SPOMENICA

## TRGOVINSKE IN OBRTNE ZBORNICE LJUBLJANSKE

je bila dostavljena dne 14. januarja 1867 trgovinskemu ministrstvu zaradi gradnje proge Ljubljana—Beljak. V uvodu opozarja zbornica, da je že 7. novembra 1864 predložila na podlagi razpisa št. 1509 z dne 18. avgusta navedenega leta, ki je imel kot prilogo načrt avstrijskih železnic, prošnjo ter dala mnenje s prikazom in utemeljitvijo potrebe po navedeni trasi. Tudi dnevnik so posvetili tej progi pozornost. Brez dvoma je ta zveza izredne važnosti ne samo za nas, marveč tudi za vso monarhijo. Deželni zbor je razpravljal že poprej o njeni gradnji in 29. januarja 1866 sklenil zaprositi vladu, da vnese progo, upoštevajoč važnost, nujnost in potrebo, v prednačrt oziroma, če še ni vrisana, da se to naknadno izvede. Deželni zbor je dovolil 5000 gold. za priprave v sporazumu s sestavljačem te spomenice ter soglašal s prošnjo za pridobitev koncesije. Ko so se ti podvigi spričo neugodnih vojnih dogodkov zaključili, je zbornica ustanovila za to železniško vprašanje komite, v katerem sodeluje več njenih članov in en član deželnega odbora. Na glavno skupščino so bili povabljeni industrialci in deloma inteligenca, da posveti ves svoj trud zgradnji gorenjske pro-

ge. Trgovinsko ministrstvo naj upošteva za dovršitev pripravljanih del od že v te namene določenega zneska 150.000 gold. v letu 1867 tudi pri zaproseni progi. Zbornica je utemeljevala važnost gorenjske železnice v 4 točkah, ki jih bomo obravnavali na drugem mestu. Na sklepu spomenice se pripominja, da je trgovinska zbornica prepričana, da bo resorno ministrstvo upoštevalo najnujnost prošnje iz teh vzrokov:

1. železniška proga Ljubljana—Beljak naj se kot važna prometna zveza zaradi vsesplošnih državnih interesov vnese v obstoječo žel. omrežje, oziroma naj se priporoči cesarju, da se to nadoknadi;

2. trgovski in obrtni zbornici naj se dovoli, da sme začeti s pripravami in študiji, oziroma da se ji izda predkoncesija;

3. v ta namen naj se dodeli prosilki strokovnjak drž. inženir. Zbornica je pripravljena prispevati h kritju rednih izdatkov;

4. strokovnjak naj zbornici pri izbiri smeri in poti v zvezi s komercialnimi in vojaškimi pogledi sproti poročila. Pri tem naj temu delu posveča vso pozornost in zaščito.<sup>23</sup>

PRVA UGODNA VEST Z DUNAJA

Dne 27. junija 1867 je obvestilo trgovinsko ministrstvo z dopisom 10913/1121 komite za trasiranje žel. proge Ljubljana—Beljak, da se podeli v zvezi s posredovanjem dne 20. istega meseca komiteju dovoljenje za tehnična pripravljala dela žel. proge s strojnim pogonom v smislu koncesijskega zakona z dne 14. septembra 1854 za dobo enega leta s pristavkom, da je trgovinski minister pripravljen od bodočega koncesionarja odkupiti železnico v primeru, da bo zgrajeni projekt uporaben, oziroma mu povrniti dokazno uporabljene izdatke.

Kolikor pa bo ta železnica nadaljevanje ali odcep priv. južne železnice, se bo tej, ko bo gotova, priznala koncesionirana prvenstvena pravica.<sup>24</sup>

Iz arhivskih zapiskov posnemamo, da je dr. Toman v prvih mesecih l. 1867 glede trasiranja proge Ljubljana—Beljak interveniral pri pristojnem ministrstvu ter o tem na seji železniškega komiteja dne 14. junija navedenega leta poročal. Bivši trgovinski minister je zanesljivo predvideval že v prejšnji pomladi, da se izvršijo pripravljala dela na državne stroške. Toda za te priprave v proračunu za l. 1867 predvidenih 150 tisoč gold. so porabili za podporo brezposelnih delavcev v Sedmograški, Madžarski, Galiciji in Istri. Tudi vsi državni inženirji so bili službeno vezani v navedenih pokrajinah. Zato v

tekočem letu ni več pričakovati napredka. Tajnik komiteja dr. Toman je še dodal, da dosedaj ni še odločitve, v katero smer bo proga nadaljevala pot proti Jadranu. Vendar je večlanska komisija, v kateri je bilo zastopano tudi vojno ministrstvo, mnenja, da je treba progo Ljubljana—Beljak neobhodno graditi. To potrebo narekujejo vojaški in gospodarski pogledi. Zaradi tega se morajo bodoči železnici zajamčiti potrebne državne obresti. Dr. Toman trdi, da komite ne sme izgubljati časa in mora izvršiti projekt z lastnimi sredstvi. Družbeni člani se ne smejo pustiti od katere koli strani zapeljati in zadržati, da ne bi zgrešili svojega cilja. Dalje poročevalec predlaga, da komite sam podvzame trasiranje in izvrši projekt. Zato naj pridobi koncesije za sebe. Na podlagi tega referata so člani predloge vsestransko premetrili. Predsednik trgovinske zbornice V. C. Suppan je pojasnil nekatere točke, predvsem glede potrebe za samostojno delo komiteja. Nato je bil referat odobren, tajnik pa pooblaščen, da izvede naslednje sklepe:

1. železniški komite naj podvzame vse korake, ki so potrebni za brezpogojno in hitro izgraditev proge Ljubljana—Beljak;

2. za kritje vseh izdatkov, ki so komiteju najnujnejši za izvršitev danih nalog, naj trgovinska in obrtna zbornica oziroma železniški komite razpiše subskripcijo. Na ta način bosta razpoložljivi dve volili in pa še znesek 5000 gold., ki jih je v te namene votiral deželni odbor;

3. vplačila se izvršijo po naročilu oziroma pozivu komiteja po vsakokratni potrebi pri trg. zbornici ljubljanski. Pozive podpisujeta predsednik in tajnik;

4. vse izdatke odobrijo člani komiteja na seji. Računi se izplačujejo po naročilu predsednika in tajnika;

5. prošnja za gradbeno koncesijo mora napraviti komite, ki skrbi, da se naredi in pospeši. Vsekakor je njegova skrb, da odredi odgovorne člane in jih poveri s posebnimi in določenimi nalogami. Izvolitev teh članov zahteva 2/3 večino navzočih članov;

6. če se ustanovi akcijska družba ali če se prepusti gradbeno koncesijo neki tretji osebi, potem mora komite vsem, ki so podpisali plačila za trasiranje kakor tudi deželnemu skladu povrniti z delnicami v polni nominalni vrednosti, ali pa če zahtevajo, se jim izplačajo vplačani zneski v gotovini;

7. Pri začetku podpisovanja delnic se povabijo k temu pred drugimi tisti, ki so se s podpisom zavezali k plačilu za trasiranje. Ti prejmejo akcije v nominalni vrednosti.<sup>25</sup>

PROSNJA MESTNE OBCE LJUBLJANSKE  
ZA GORENJSKO PROGO

Dne 17. februarja 1868 je mestna občina poslala poslanski zbornici na Dunaju prošnjo, v kateri naglašaja, da se vlagajo že več let zaporedoma prošnje za gradnjo proge Ljubljana—Beljak. O tem nujnem vprašanju je razpravljal deželni odbor, trgovinska in obrtna zbornica, sestavili so komite z nalogo, da uresniči prepotrebno zvezo. Vsa pripravljala dela so se izvedla na deželne in občinske stroške s podporo raznih korporacij. Dne 5. decembra 1867 je komite zaprosil za gradbeno koncesijo. Ta zahteva je bila predložena državnemu zboru. Bivši trgovinski minister Wüllersdorf je poslancem zagotovil, da se bo proga spričo važnosti in nujnosti na državne stroške trasirala in takoj tudi začela graditi. Toda to se ni zgodilo. Proga je važna za vso državo, posebno pa za kranjsko deželo ter njeno glavno mesto. Zato je dolžnost predstavnštva, da se zavzame za uresničitev. Življenjske razmere v Ljubljani so bile pred otvoritvijo tržaške proge ugodnejše. Življenjska raven je padla in naloga občine je, da jo dvigne. Poprej je cvetela trgovina v mestu, v njem so bila skladišča za blago, namenjena v Trst. Ljubljana je bila vozela za trgovino v severne pokrajine, kamor se je prevažalo blago skozi Koroško in dalje po cesarski cesti Dunaj—Trst, s severa in Madžarske na jug proti morju. Od tega so živele mnoge špedicije. V dveh predmestjih so dobro živeli »fachini«, ki so zaslužili od razkladanja in nakladanja. Posebno razvita je bila trgovina z žitom, ki je prihajala iz Banata. Z otvoritvijo dvotirne proge v Trst je kupčija in zaslužek prestal. Drugačne so razmere na Štajerskem, drugačne ob spodnjem delu Save, ob Ljubljanskem barju in Krasu. Glavna proga je za kranjsko deželo le tranzitna železnica za blago in potnike. Promet v deželi sami pa je malenkosten. Tudi s prevozom žita ni kruha, odkar je stekla železnica med Mariborom in Celovcem. Pri tem pa diktira južna železnica nemogoče tarifne postavke tako n. pr. stane prevoznina za žito iz Siska v Trst manj kakor od Siska do Ljubljane. Drugačne so prometne in gospodarske razmere v Mariboru. Tam obstaja vozela železniških prog in delavnica, ki je bila prenesena iz Ljubljane in zaposluje mnogo ljudi. Nasprotno pa industrija v Ljubljani propada. Predilnica in tkalnica je skrčila obrat zaradi krize v nabavi bombaža, sladkorna tovarna Arnstein in Eskeles je pogorela. Bodoča proga bo zopet zaposlila prebivalstvo in dvignila življenjsko raven posebno na Gorenjskem z oživljenjem fužinar-

stva. Ponovno se bodo uveljavila v Ljubljani skladišča, kjer bo vskladiščeno blago, prihajajoče s severa in odhajajoče na jug. Tako bo proga Ljubljana—Beljak posredovalka pri menjavi in prevozu blaga v velikem načrtu avstrijskega železniškega omrežja. Poudariti se mora tudi strateška važnost bodoče proge. Poslanska zbornica naj se odloči še v tej seziji za gradnjo zaprosene železnice.

Občinski odbor je sklenil in naročil sestaviti besedilo dr. Jan. Bleiweisu dne 6. februarja 1868. Vlogo je magistrat dne 15. istega meseca sprejel in soglasno odobril.<sup>27</sup>

VABILA NA SUBSKRIPCIJO PODPOR  
ZA PRIPRAVLJALNA DELA

V smislu točke 2 zapisnika z dne 14. januarja 1867 je komite že naslednji mesec razposlal podjetjem, ravnateljstvom in ustanovam vabila s prošnjo za subskripcijo denarnih sredstev, s katerimi bi komite mogel kriti izdatke za izvršitev prevzetih obveznosti. V arhivih sta dve taki vabili, ki sta naslovljeni in dostavljeni mestnemu magistratu ljubljanskemu in ravnateljstvu rudnika v Zagorju dne 28. julija 1867. Da ohranimo tudi take listine, sem se odločil dati kar najbolj točno sliko tega vabila. Morda je bilo razposlanih več takih dopisov. Vendar to iz ohranjenih listin ni razvidno.

Uvodoma pravi vabilo, da se more ravnateljstvo iz prilog, t. j. spomenice trgovinske in obrtne zbornice na trgovinsko ministrstvo in sejnega zapisnika prepričati o dosedanjem delu komiteja za dosego tako potrebne in koristne proge Ljubljana—Beljak. Družba ni ničesar opustila, kar bi gradnjo oviralo. Pač pa se je komite vseskozi boril proti zvišanju davkov, da bi se ideja uresničila. Če pa so odločujoči faktorji snedli že dano besedo, potem je potrebna samopomoč. Dosedaj ima komite od oblasti v spisu št. 10915 z dne 27. junija 1867 zagotovilo, da je pristojno ministrstvo pripravljeno od bodočega koncesionarja odkupiti železnico v primeru, da bo proga za promet uporabna, in je pripravljeno povrniti dokazno porabljene izdatke.

Dopis pravi dalje: taka izjava jamči povračilo stroškov pri dograditvi tega objekta ter povrnitev dokazanih izdatkov, ki zaenkrat ne bodo presegli 15.000 gold. Komite bo varoval koristi udeležencev tako pri izbiri strokovnjakov, ki bodo izvršili projekt, kakor pri določevanju izdatkov na osnovi izkustev, črpanih na viru, t. j. pri pristojnem ministrstvu. Sklenjeno je dalje, da je treba zbrati vse izdatke na podlagi prostovoljne subskripcije. Izjema je vsota 5000 gold., ki

jih je votiral v te namene deželni odbor. V zvezi z važnostjo in koristjo upa komite, da podjetja in ustanove ne bodo odrekle podpore. Kajti žalostno bi bilo, če bi načrt komiteja ne uspel. V negativnem primeru bi se moralo sklepati, da odločujočim ni za ta projekt. Komite pozna darežljivost naslovne direkcije ter prosi, da zadevni sklep čimprej sporoči.<sup>28</sup>

Uspeh te prošnje iz arhivskih listin ni razviden. Pač pa vemo, da je ljubljanski magistrat komiteju sporočil, da je 1000 gold. mogoče dvigniti v zaprosene namene proti potrdilu pri mestni blagajni. Iz nadaljnjih zapisikov je razvidno, da je komite dne 28. avgusta istega leta dvignjeni znesek zopet vrnil.<sup>29</sup>

#### KOMITEJEVA SPOMENICA

Analogno že v prejšnjih odstavkih citirane spomenice trgovinske in obrtne zbornice dne 14. januarja 1867 je izdal v marcu naslednjega leta tudi komite svojo spomenico. Lahko bi trdil, da sta temi dokaj sorodni. Zakaj pa tudi ne, saj obravnava ena kot druga isto vsebino. Ker pa sem ono trgovinske in obrtne zbornice le kratko omenil in brez razčlenitve predočil, bom komitejevo spomenico temeljiteje obravnaval. Kajti marsikaj nam bo jasneje o takratnih gospodarskih razmerah in bolje bomo spoznali obrt in industrijo našega Gorenjskega. Primerjati bo mogoče tedanje razmere z današnjimi in laže bomo upravičili sanje in hrepenenje naših prednikov za uresničevanje nove prometne poti. Spomenica nam odkriva smer in traso gorenjske magistrale.

Komite trdi na 23 straneh posebne tiskane brošure, da proga Dunaj—Trst preko slovenskega štajerskega in kranjskega ozemlja ni prinesla blagoslova in da se je že takoj prvo leto po otvoritvi te zveze rodila misel

in zahteva po novi progi, ki bi koristila pokrajinskim potrebam. Prav posebno pa spomenica trdi, da ni v prid kranjskim razmeram dne 1. junija 1863 dovršena železnica Maribor—Holmec—Celovec in njen podaljšek do Beljaka dne 30. maja 1864. Kajti ta nova železniška zveza je odrezala živahen promet med bogatimi južnimi železnicami ter Tirolsko in Švico, katerega posredovalec so bile ceste na Kranjskem. Primerno situirani narod je obubožal. Na vrata je potrkala brezposelnost, kakor se enako dogaja drugod v industrijskih krajih. Državljanska vojna v Severni Ameriki je ohromila uvoz pavole ter jo dvignila na petkratno ceno. Samo pri 350 tisoč tovarniških delavcih in težakih je bilo 300.000 nezaposlenih. Zaradi zgubljenih bitk pri Margenti, Solferinu, odstopa Lombardije ter pripravljanja na nova klanja v Italiji in severni Češki l. 1866 ter zaradi posledic le-teh so davki naraščali. Nastopilo je sedem suhih let za vse prebivalstvo.<sup>30</sup>

Edino rešitev more prinesiti le zgraditev proge Ljubljana—Beljak. V ta namen se je ustanovil komite, sestavljen iz reprezentantov deželnega odbora, trgovinske in obrtne zbornice ter drugih gospodarstvenikov. Ta komite je s pomočjo deželnega sklada in raznih korporacij naročil preštudirati tehnične razmere na bodoči trasi. Po njegovi — komitejevi — iniciativi je izdelal gradbeni inšpektor Franc Kazda generalni in podrobni načrt. Vse te priprave so izročili z odlokom dne 27. junija t. l. ministrstvu za trgovino in gospodarstvo. V zvezi z odlokom dne 27. junija 1867 je bila dana komiteju predkoncesija. V zimi 3. decembra pa je komite prosil za pooblastilo, da sme graditi in obratovati na progi Ljubljana—Beljak, oziroma vsaj do Trbiža. Pristojno ministrstvo naj čimprej prošnjo predloži v odobritev parlamentu.<sup>31</sup>

(Nadaljevanje sledi)

