

volilni dolžnosti manj kakor pa ob slovenski zmagi leta 1887. Volitve 16. decembra 1913 so bile zadnje deželnozborske volitve na ribniškem področju pred prvo svetovno vojno.

OPOMBE

1. Podatki o številu volilnih upravičencev, o volilnih udeležencih in njih glasovanju so izračunali ali prevzeli iz originalnega volilnega materiala, ki ga hrani Arhiv SR Slovenije v Ljubljani. Podatke o volilnem sistemu in volilne rezultate glej v knjigi V. Melik: Volitve na Slovenskem 1861—1918, Ljubljana 1965. — 2. Tako izračunano po originalnem volilnem materialu; po Statistisches Jahrbuch der autonomen Landesverwaltung 1, 1900 438, tako tudi v Volitvah str. 359.

— 3. Obravnave kranjskega dež. zbora 19, str. 195. — 4. Obravnave, seja 2. 3. 1864, str. 6. — 5. Novice 20. dec. 1871. — 6. Obravnave 19, str. 23, 194. — 7. Slovenski narod 2. jan. 1906. — 8. F. Šuklje: Iz mojih spominov, III. del, Ljubljana 1929, str. 101; Slovenski narod 5, 9, 10. jan. 1906. — 9. Slovenski narod 15. jan. 1906. — 10. F. Šuklje: Iz mojih spominov, I. del, Ljubljana 1926, str. 1. — 11. V obravnava 49, priloga 1 in prav tako v Volitvah, str. 359 je navedeno 3675 volilnih upravičencev, kar pa je manj kot leta 1908 in zato po vsej verjetnosti napačno; mnogo bolj verjetna se zdi v Statistisches Jahrbuch der autonomen Landesverwaltung 12, 1914 navedena številka 4751. — 12. Statistisches Jahrbuch der autonomen Landesverwaltung 12, 1914. — 13. Slovenec 1, 2. dec. 1913. — 14. Slovenski narod 5. jan. 1906. — 15. Slovenec 12. jun. 1883. — 16. Slovenec 16. dec. 1913.

PRISPEVEK K ZGODOVINI KOČEVSKÉ ŽELEZNICE

PETER VODOPIVEC

»Hej, kako je pokalo, včeraj po Dolenjskem, doli proti Kočevski zemlji!« je zapisal Slovenski narod 28. septembra 1893. »In prav je bilo tako. Saj takega narodno gospodarskega praznika ne bo slavila iz lepa tamkoišna generacija, sedanja in prihodnja, kakršen je bil včerajšni dan, ko se je otvorila železna cesta... Vesel dan je bil to za celo deželo kranjsko, a še posebej vesel za tiste kraje, katerim prinaša urni hlaçon — to dal Bog in sreča slovenska! — boljše prihodnost, kakor jo bo prinašal čez leto osorej tudi drugemu širnjemu ozemlju naše domovine...«¹

27. septembra 1893 so tako končno slavno odprli prvi odsek t. i. »dolenjskih železnic«: progo iz Ljubljane prek Grosupljega in Ribnice do Kočevja. 1. junija 1894 so nato izročili prometu še glavni del proge, progo od Grosupljega prek Trebnjega do Novega mesta in stranski podaljšek od Novega mesta do Straže.

Zamisel dolenjske železnice je bila v devetdesetih letih, ko so jo (delno uresničili, stara že skoraj tri desetletja.² Leta 1864 se je Kranjska obrtna in trgovska zbornica prvič zavzela za železnico, ki bi Ljubljano prek Dolenjske povezala s Karlovcem in skupaj s predlagano gorenjsko železnico zvezala skrajni severno-zahodni del Kranjske z njenim jugovzhodnim ozemljem. Takšna prometna transverzala bi

po prepričanju članov Kranjske obrtne zbornice ne bila le pomembna vzpodbuda nadaljnjemu razvoju gorenjskega železarstva in hitrejšemu napredku pasivnejših dolenjskih področij, temveč bi koristila najširšim kranjskim in avstrijskim gospodarskim interesom: z njo bi bila odprta nova pot v smeri proti Turčiji in morju (Dalmaciji), ki bi avstrijskemu in kranjskemu gospodarstvu zagotovila povečan izvoz na lavantinska in turška tržišča. Prav izvoz v Levanto, v Turčijo in dalje proti Vzhodu pa je bil po mnenju Kranjske obrtne in trgovske zbornice za nadaljnji razvoj avstrijske in kranjske industrije odločilnega pomena.³

Predlog Kranjske obrtne in trgovske zbornice za gradnjo dolenjske železnice je podprl tudi kranjski deželni zbor in ob koncu šestdesetih let 19. stoletja so nastali prvi načrti za progo od Ljubljane proti Novemu mestu. Kot je znano je prišlo že v teh prvih razpravah o dolenjski železnici do razhajanj ob vprašanju njenega razmerja do južne železnice in hkrati vprašanju trase, saj sta si stala nasproti dva nepomirljiva tabora: prvi, ki je zagovarjal progo po dolini Krke, mimo Auerspergovih obratov na Dvoru in drugi, ki se je zavzemal za progo po temeniški dolini — mimo Trebnjega do Novega mesta. Že ti prvi načrti so omenjali tudi zvezo s Kočevjem, ven-

dar so jo obravnavali le kot stransko progo, ki bi se od glavne proge proti Karlovcu odcepila šele pod Gorjanci (pri Vrčičah).⁴ Proga proti Kočevju naj bi namreč imela predvsem gospodarski pomen: odprla bi pot do nahajališč rjavega premoga v Kočevju in obenem vzpodbudila izvoz lesa in lesnih izdelkov iz Kočevskega in Ribniške doline. S takšno utemeljitvijo je prišla proga proti Kočevju tudi v prvi slovenski program izgradnje železniške mreže na slovenskem ozemlju, ki so ga pod naslovom: Spomenica o načrtu ilirskih osrednjih (centralnih) železnic leta 1872 med drugim objavile ljubljanske »Novice«.⁵

Finančni polom leta 1873 je zavrl nadaljnjo gradnjo železniške mreže v Avstriji in za skoraj dve desetletji odložil tudi uresničitev načrtov za gradnjo dolenjskih železnic. Gospodarski pomen kočevskega rudnika in lesne trgovine na Kočevskem je sicer že v začetku sedemdesetih let vzpodbudil alternativne načrte, po katerih bi bilo najenostavneje in najceneje Kočevje direktno povezati z Rakekom in južno železnico. Septembra 1871 je tako županstvo v Ribnici povabilo vrsto zainteresiranih na pogovor o železnici iz Rakeka prek Cerknice in Ribnice do Kočevja, zamisel pa je ostala živa tudi kasneje, saj je občinski urad v Ribnici še leta 1880 prejel dopis civilnega inženirja z Dunaja, ki je izračunal stroške takšne investicije.⁶ Bržčas je bila za direkten priključek kočevske proge na južno železnico za interesirana tudi uprava južnih železnic, ki bi s takšno povezavo dobila dostop do kočevskega premogovnika. Vseeno do konkretnjših pobud za uresničitev tega načrta očitno ni prišlo.

Na Kranjskem so v sedemdesetih in osemdesetih letih še poizkušali usmeriti pozornost državnega vrha k razmeram na Dolenjskem, kjer naj bi slaba prometna povezanost s svetom povečevala revščino in ovirala hitrejši gospodarski razvoj. Okupacija Bosne in Hercegovine je vprašanje o železnici proti Karlovcu dodatno aktualizirala. Iz Mohoričeve »Zgodovine železnic na Slovenskem« je razvidno, da na Dunaju kranjskim zahtevam po dolenjski železnici niso bili povsem nenaklonjeni: menili pa so, da v težavnih finančnih razmerah dolenjske proge ni mogoče graditi le z državno podporo. Država bi lahko prispevala svoj delež šele ob ustrezni udeležbi vseh zainteresiranih, pri čemer bi morala biti dolenjska železnica okvalificirana kot lokalna proga — torej ne kot proga, ki bi Kranjsko povezovala s Hrvaško, Dalmacijo in Bosno in Hercegovino. Na takšno stališče Dunaja so po Mohoričevem mnenju posebej vplivali Ma-

džari, ki so se zoperstavljali tesnejši prometni povezavi slovenskega s hrvatskim ozemljem.⁷

V drugi polovici osemdesetih let je nato prišlo v prizadevanjih po izgradnji dolenjske železnice do pomembnega preobrata. Leta 1886 je kupila kočevski premogovnik Trboveljska premogokopna družba, ki je postala zdaj pomemben interesent za železniško povezavo med Ljubljano in Kočevjem. Hkrati se je za gradnjo proge proti Kočevju in Novemu mestu zavzel Fran Šuklje, ki je imel v splošnem več posluha za realno presojo razmer in iskanje praktičnih rešitev kot mnogi njegovi sodobniki in je to svojo sposobnost uspešno razkril tudi v zavzemanju za izgradnjo dolenjske železnice. Kakšne so bile njegove resnične zasluge, da je končno prišlo do gradnje, je sicer iz njegovih »Spominov« težko ugotoviti: v skladu z naravo svojega »spominjanja« je vse zasluge pripisal sebi in baronu Schweglu, kasnejšemu predsedniku konzorcija Dolenjskih železnic. Toda nedvomno je res, da je prav Šuklje zahteve po dolenjski progi postavil na realna tla: dolenjska proga naj bi bila »lokalna proga« in naj bi jo v skladu z zakonom o lokalnih železnicah iz leta 1880 gradili le do ogrske meje. Pri financiranju gradnje naj bi sodelovali vsi zainteresirani: od kranjske dežele prek Kranjske hranilnice, Trboveljske premogokopne družbe do veleposestnikov. Šele nato bi naj se — kot drugod — z določenim odstotkom gradnje udeležila tudi država. Svojim predlogom je Šuklje dodal konkreten izračun.⁸

Zdaj se je razprava o dolenjski železnici dejansko premaknila z mrtve točke. Junija 1887 so bili končno potrjeni načrti in določena trasa za progo od Ljubljane prek Trebnjega do Novega mesta z odcepom proti Straži in stransko progo od Grosupljega proti Ribnici in Kočevju. Leta 1890 je bil na Dunaju sklenjen sporazum med generalno direkcijo avstrijskih državnih železnic, konzorcijem za gradnjo dolenjskih železnic in Trboveljsko premogokopno družbo, ki je določal medsebojne obveznosti med podpisnicami za čas 90-letnega trajanja koncesije (torej do leta 1981) in med drugim obvezal Trboveljsko premogokopno družbo, da bo avstrijskim državnim železnicam iz kočevskega rudnika dobavljala po določeni ceni določeno količino premoga. Koncesionarji so morali za gradnjo železnice sami zbrati razmeroma veliko vsoto: 7,5 milijona goldinarjev. Šukljetovi »Spomini« pričajo, da je bilo nabiranje prispevkov pogosto težavno, saj so za železnico marsikje pokazali veliko zanimanje, toda delnic niso bili pripravljeni

prevzeti. Tako je med drugim ostal praznih rok pri Auerspergih na Turjaku, kjer je sicer dobil obilno kosilo, o delnicah pa niso hoteli nič slišati.⁹ Manjkajoča sredstva so zato zagotovili z izdajo 4% prednostnih obveznic; poročstvo za obrestovanje in odplačilo je po krajšem obotavljanju prevzela kranjska dežela.¹⁰

Šele, ko so bila zbrana vsa sredstva in dana vsa potrebna zagotovila je bilo konec leta 1891 izdana koncesija za gradnjo dolenjskih železnic in maja 1892 ustanovljena delniška družba v isti namen. Sestavo delniške družbe in njenega upravnega sveta je podrobneje opisal Mohorič, gradnjo železnice pa je prevzelo generalno ravnateljstvo avstrijskih državnih železnic. Po prvotnih načrtih naj bi bila vsaj kočevska železnica zgrajena že do konca leta 1892, vendar se je zaradi hude zime 1891/92 gradnja nekoliko zavlekla. Obenem so v razpravah, časopisju in izračunih posvečali proggi pravih Kočevju vse več pozornosti in naglašali, da njen dohodek od tovara — glede na bogate gozdove na Kočevskem in kočevski premogovnik — ne bo majhen.

Pričakovanja so bila velika. Predstavniki Kočevja, Ribnice in ostalih krajev ob proggi so na raznih sestankih naglašali pomen proge za gospodarski, zlasti »industrijski« napredek Kočevskega in Ribniške doline in pri tem posebej omenjali vlogo lesne trgovine. Lastniki velikih gozdov, med njimi Rudeži in Auerspergi, so bili seveda za potek proge močno zainteresirani in so se aktivno udeleževali razprav ob javni razgrnitvi načrtov. Navduševanju so se postavljali po robu prevozniki v Cerknjski dolini in na Blokah, ki so do tedaj prevažali les proti Rakeku in so se upravičeno zbal, da bodo s kočevsko železnico izgubili svoj zaslužek. Prihajalo je tudi do krajevnih sporov, med katerimi je širše odmeval spor okoli postaje v Žlebiču. Občine Sodražica, Loški potok, Jurjevica in Sušje so se namreč zavzele za postavitev tovarne postaje v Žlebiču, medtem ko naj bi v Ribnici in Ortneku postavili le manjši postajališči za osebni promet. Ribničani so proti temu predlogu odločno protestirali, saj bi po njihovem mnenju preusmeritev prometa v zakoten kraj brez večjega gospodarskega pomena pomenila upad »našega industrijskega trga«.¹¹ Ribničane so podprli tudi predstavniki Kočevja, ki so naglašali interese lastnikov gozdov in menili, da bo prometne zadrege mogoče rešiti z novimi cestami.¹² Argumenti v korist Ribnice so prevladali in postaja je ostala v Ribnici. V Žlebiču pa so se še vse do prve svetovne vojne potegovali za svojo postajo in med drugim le-

ta 1913 v državnem železniškem svetu dokazovali njeno rentabilnost.¹³

Odkupovanju zemljišč za železniško gradnjo na Slovenskem dosedanje zgodovinopisje ni posvetilo večje pozornosti. Že bežen pogled v gradivo kaže, da cene za odkupljeno zemljo niso bile visoke (za travnik je napr. kmet dobil štiri do dvaindvajset krajcarjev za kvadratni meter, pač glede na kvaliteto — za travnik izrazito slabe kvalitete celo manj).¹⁴ Šukljetova ugotovitev, da je sicer šlo marsikje težko, toda »Dolenjec je dobričina in zlepa se mnogo doseže pri njem«, je bržčas le delno resnična.¹⁵ Med odkupnimi pogodbami bomo našli tudi večje število pritožb, v katerih se kmetje pritožujejo, da plačilo za zemljo ne ustreza dejanski škodi, da ostaja kmetija z železniško progo ločena od gozda, da je bilo vzeto več zemlje kot je bilo prvotno dogovorjeno, da so postale stare dovozne poti s progo neuporabne in nove niso bile zgrajene in podobno. Vprašanje poti in prehodov je sploh povzročilo mnogo hude krvi, saj je železniška uprava očitno zelo počasi izpolnjevala svoje obljube in obveznosti. Kmetje iz Hrovače pri Ribnici so tako v svojem dopisu aprila 1894 zahtevali natančno označitev poljskih poti in naglašali, da železnica »reže naša najlepša polja in smemo terditi, da najlepša na celej proggi«. Ker so se naveličali čakati na uresničenje svojih zahtev, se bodo za svoje pravice »poganjali javno in privatno«.¹⁶ Mnenje, da kmet pri gradnji železnice ni imel večje koristi, imel pa je škodo, je srečati tudi v časopisju. Slednje naj bi veljali tako za Ribniško dolino in Kočevsko kot ostalo Dolenjsko. Pričakovanje, da bo gradnja dolenjskih železnic zaposlila večje število domačih delavcev, obrtnikov in prevoznikov, se — kot kaže — ni v celoti uresničilo. Zaposlovanje kaznjencev pri gradnji je sprva naletelo celo na odkrito nasprotovanje, čeprav jim dopisniki v Slovenskem narodu in Slovincu niso mogli odreči marljivosti. »Je res veselo in tolažljivo gledati, kako so ga in ga dobivajo še domači ljudje kruh pri dolenjski železnici«, je posmehljivo zapisal Slovenec 1. septembra 1893, ko je poročal, da so pri delu »domače delavce« zamenjali »arestanti«. »Bog daj, da bi ta železnica že pričela funkcionirati, da bi vsaj potem dolenjski svet deležen bil njenih dobrot, do zdaj — jih še ni bil«.¹⁷

Slovesnosti ob otvoritvi proge proti Kočevju so v časopisju spremljali zanosni in optimistični sestavki. Pod naslovom »Dolenjski praznik« je Fran Šuklje 23. septembra v Slovenskem narodu napovedal nagel gospodarski napredek Dolenjske, Ribnice in Kočevskega po

izgradnji dolenskih železnic.¹⁸ Dopisniki obeh slovenskih meščanskih časopisov, Slovenca in Slovenskega naroda, ki so se popeljali od Ljubljane do Grosupljega in nato proti Kočevju so opisovali naravne lepote tega, do tedaj premalo znanega dela »slovenske zemlje«, od koder so doma mnogi slovenski kulturni in književni delavci. Hkrati so v Slovenskem narodu opozarjali na tridesetletno »zgodovino« prizadevanj za izgradnjo dolenske železnice in naglasili, da teče železnica večinoma po slovenskem ozemlju, zaradi česar bi morale imeti tudi otvoritvene slovesnosti predvsem slovenski značaj. »Ker bo nova železnica skoro izključno tekla po slovenski zemlji, se nadejamo, da bo tudi glavni značaj slavnosti, v kolikor je namreč odvisen od domačih faktorjev, slovenski...«, je 23. septembra 1893 zapisal Slovenski narod. »Končno pričakujemo tudi od naših kočevskih nemških sodeželanov, da ne bodo pozabili, da so »pars integra« slovenske kranjske dežele, v kateri uživajo popolno ravnopravnost ter da se ne bodo dali zavesti v kake nepotrebne velikonemške demonstracije.«¹⁹

Za slovensko meščansko politiko otvoritev železnice proti Kočevju ni bila le narodno-gospodarska, temveč tudi narodno-politična zadeva. Slovesnosti in vožnja s prvim slavnostnim vlakom so bile omejene na slavnostne goste: prisotnost železniškega ministra, ki se je za sprejem med drugim zahvalil v slovenskem jeziku, naj bi razkrivala, da pripisuje vlada dolenski železnici res velik pomen.²⁰ Ob otvoritvi 27. septembra 1893 so se slovesnosti vrstile na vsaki pomembnejši postaji od Škofljice do Ribnice: tu je imel sprejem slavnostnega vlaka še posebej slovesno obeležje, saj naj bi bila Ribnica zadnja postaja nove železnice na slovenski zemlji. Ob naglašanju toplega in odprtega vzdušja slavja v Ribnici dopisniki slovenskih časopisov skoraj niso našli dobrih besed za izrazito nemško obarvano slovesnost ob sprejemu slavnostnega vlaka v Kočevju.²¹

Morda se je za trenutek zdelo, da je Ribniška dolina res pritegnjena v slovenski kulturni in politični prostor, saj naj bi do tedaj zaradi slabih prometnih povezav ostajala ob njegovem robu. Že teden kasneje se je odpravil na izlet v Ribnico »Sokol« s pevskim zborom in predstavniki nekaterih narodnih društev, kar je vzpodbudilo vrsto novih, narodno obarvanih slovesnosti. V opisu izleta je dopisnik v Slovenskem narodu posredoval navdušen pozdrav slovenskim bratom, ki so bili »vsled slabih občil do sedaj slabo dostopni«. »Sokol« je odpovedal sprva napovedani obisk Kočevju,

domnevno zaradi slabe zveze za povratek, zato pa so izlet v Kočevje takoj po obisku »Sokola« v Ribnici napovedali štajerski in koroški »turnarji.«²² In z njihovim obiskom v Kočevju so bile narodno-politične manifestacije ob otvoritvi kočevske železnice tudi končane.

Zdi se, da je s končanimi slovesnostmi zopet začela usihati pozornost slovenskega časopisja za Ribniško dolino in Kočevsko. Poročila o tovornem prometu po kočevski progi govore predvsem o prevozu lesa in premoga: postopno znižanje cene prevoza, ki naj bi bila sprva previsoka, je naletelo na vsesplošno odobravanje. Tudi osebni promet naj bi se razvijal v vsesplošno zadovoljstvo: večja gneča je bila značilna zlasti za čas sejmov v Ljubljani in okolici. O tem kakšne so bile neposredne gospodarske posledice izgradnje kočevske železnice za ozemlje, po katerem je tekla, pa je mnogo manj poročil.

Mohorič je v svoji »Zgodovini železnic na Slovenskem« naglasil zlasti njeno pozitivno plat: od železnice so imeli poleg premogovnika največjo korist lastniki velikih gozdov, ki so zdaj lahko les res izvažali na širši avstrijski in evropski trg v večjih količinah. Železnica je vzpodbudila vrsto novih naprav sredi še neizkoriščenih gozdov, parnih in vodnih žag, ki so omogočile delno predelavo lesa, kar je pomenilo ne le dobiček za lastnike gozda, temveč tudi nove zaposlitvene možnosti. Toda obenem se je z boljšimi prometnimi in prodajnimi možnostmi dvignila cena lesa, kar je prizadelo zlasti revnega hribovskega kmeta. Slovenski narod je leta 1897 poročal, da se v tem pogledu posebej slabo godi kmetom v kočevskih hribih (naj bodo Nemci ali Slovenci), ki so prav tako spretni kot Laščani ali Ribničani, vendar v slabšem položaju, saj imajo slabšo zemljo in slabša polja.²³ Knezi Auerspergi naj bi bili v novih razmerah značilno neprizanesljivi: »Kočevce zdaj lesa ne more več plačevati«, je ugotavljal narodov dopisnik, knezovi uradniki pa so prepovedali nabirati odpadli les po knezovih gozdovih. Podražitev lesa je prizadela tudi lesno domačo obrt in krošnjarje, vendar o tem kakšen je bil dejanski upad zaslužka časopisi niso podrobneje poročali.

Preusmeritev prometa s cest na železnico je seveda pomenila tudi izgubo dohodka od prometa. »Od kar se je proga Ljubljana—Kočevje izročila prometu, je na državni cesti, ki pelje od Škofljice do Kočevja, nastala precejšnja tihota,« je že v oktobru 1893 zapisal Slovenec. »Gostilničarji tožijo, da ni voznikov, kateri so poprej dali marsikaj denarja gostilničarjem! Tudi vozniki vzdihujejo, da

jim je železnica pobrala zaslužek.«²⁴ Posebno glasno so se pritoževali kmetje z Blok, saj so nove lokalne ceste proti Sodražici in Ribnici preusmerile prevoz lesa od južne k kočevski železnici. Vozniki, ki so do tedaj vozili les proti Rakeku so ostali praznih rok. »Trava se bo zarasla po cestah, po katerih je bilo dosedaj vse živahno,« je v začetku leta 1894 tožil dopisnik Slovenca. »Ne rečem, da bo to uničilo našega kmeta, le to je, da ne ve hitro si pomagati na drug način, ker je bil vožne tako privajen in je pri njej tudi gotov denar dobil... Zeletj je, da se ozrete v nas vsi, ki morete paj pomoči z besedo in delom. Pomislite vendar, da je sedaj pri nas, ko nam je zaslužek odvzet ravno tako važno kmetijsko vprašanje, kakor na Gorenjskem, kjer Žid grabi pašnike. Zdaj ravno, v začetku je treba kmetu, ki ne ve, kam se obrniti po zaslužku, pokazati pravo pot! Sam v svoji stiski išče povsod pomoči, dasi mu je večkrat potem v pogubo...«²⁵

Kmetov položaj so ob — splošnem dvigu cen — poslabševale nizke cene njegovih lastnih, kmetijskih proizvodov. Železnica mu prodaje ni bistveno olajšala, čeprav je povečala njegovo mobilnost. Večji zaslužek bi lahko pomenila le prodaja v večjih količinah. Ob koncu leta 1893 je Slovenčev poročevalec iz ribniškega okraja upal, da se bo morda kmetu »posrečilo... kak sold ujeti pri prasičji reji, kar obeta nekoliko boljša kot druge leta biti. Pravijo, da je nek tuji kupec nakupil veliko teh kruljačev! Nam bo pač železnica pripeljala kake kupce, kateri bodo to robo plačevali.«²⁶ Toda ugodnejših poročil, ki bi poročali o pozitivnih učinkih železniške izgradnje na kmetov materialni položaj in razmere na podeželju do konca stoletja v časopisu ni zaslediti. V splošnem, kljub tožbam, kmetu in podeželju poročevalci iz Kočevja, Ribnice, Velikih Lašč in drugih krajev ob kočevski železnici, niso posvečali posebne pozornosti. In vendar so bile spremembe povsod občutne: razširjeni in novi gozdni obrati in rast kočevskega premogovnika so nudili nove zaposlitvene možnosti, s čemer se je postopoma spreminjala socialna in nacionalna struktura posameznih krajev.²⁷

Podatkov o neposrednem vplivu izgradnje železnice na razmere v Ribnici prav tako ni veliko. Kot povsod je nova proga tudi v Ribnici sprva pobudila precej optimističnega zanaša. Junija 1894 je bil slovesno odprt ribniški vodovod, kar je bil povod za nove slovesnosti.²⁸ Uredili so dovozne poti do železniške postaje in zasadili drevored, ki naj bi dostop do proge dodatno olepšal. Za namesti-

tev gostov je sprva skrbel predvsem »gospod Arko«, ki je k vsakemu potniškemu vlaku pošiljal svoj voz. Železniška zveza s svetom je pobudila ambicioznejše načrte: dopisniki iz Ribnice so v Ljubljano poročali o načrtih za nov hotel, o načrtovani gradnji bolnice in naglašali, da bi bilo treba vozni red vlakov prirediti zahtevam in potrebam turistov. Ribnica naj bi tudi v ostalem v devetdesetih letih 19. stoletja dobila nov življenjski impulz, kar med drugim razkriva vse bolj živo društveno življenje. Nedvomno pa vseh sprememb ni mogoče pripisati železnici, medtem ko bi bilo mogoče potrebne spremembe v razvoju obrti, trgovine in zaposlitvene strukture ribniškega prebivalstva ugotoviti le z natančnejšo preiskavo strukture ribniškega gospodarstva ob koncu 19. stoletja. Register prijavljenih obrti v Ribnici, shranjen v arhivu Kranjske obrtne in trgovske zbornice, takšne analize ne omogoča.²⁹

V prvem letu po izgradnji je nova železniška proga proti Kočevju povzročila tudi razne druge težave: marsikje so se ljudje nanjo le postopoma navajati. Ze 6. oktobra 1893, torej nekaj več kot teden dni potem, ko je bila izročena prometu, je prišlo na cestnem prehodu blizu Ortneka do prve nesreče: trčila sta tovorni vlak in poštni voz, ki je opravljal svojo zadnjo vožnjo.³⁰ Nesreče so se vrstile tudi kasneje: kmetje so za nesreče krivili železniško upravo in slabo postavljene svarilne znake, vendar je očitno, da se marsikje niso mogli navaditi na nove prehode in nova pota.

Prispevek kočevske železnice k »povzdigu industrije in obrti« v Ribnici in Ribniški dolini (o katerem se je veliko pisalo, vendar malo konkretno poročalo) torej ostaja tudi vnaprej odprto vprašanje. Brez dvoma so imeli kratkoročno od železnice veliko večjo korist lastniki velikih gozdov in kočevski rudnik kot malj človek, kmet ali obrtnik. In bržčas ni napačen vtis, da je bilo tudi tesnejše povezovanje Ribniške doline z ostalim kranjskim in slovenskim gospodarskim in kulturnim prostorom počasnejši proces kot so napovedovali in upali neposredno ob izgradnji železnice proti Kočevju. Problemi Ribnice in Ribniške doline niso namreč v začetku 20. stoletja na straneh slovenskih časnikov nič bolj prisotni kot so bili desetletja pred tem.

OPOMBE

1. Slovenski narod, št. 222, 28. septembra 1893.
2. Podrobneje o boju za dolenjsko železnico: Ivan Mohorič, Zgodovina železnic na Sloven-

skem, Slovenska matica 1968, str. 117—123, str. 166 sl. — 3. Slovenski narod št. 220, 26. sept. 1893, Laibacher Zeitung, N. 153, 8. Julij 1864, I. Mohorič, cit. delo, str. 117. — 4. Mohorič, cit. delo, str. 122, Doklada »Novic« k št. 11/1872. — 5. Doklada »Novic« k št. 11/1872. — 6. ZAL, Občinski arhiv — Ribnica, št. 4556. — 7. I. Mohorič, cit. delo, str. 168. — 8. Prav tam, str. 168—170. — 9. Iz mojih spominov, Spisal Fran Šuklje, II. del, v Ljubljani 1929, str. 50. — 10. I. Mohorič, cit. delo, str. 174—175. »Poročilo železničnega odseka o deželnega odbora poročilu glede poroštva čistega dohodka za dolenske železnice« pa je bilo poleg v »Obravnavah deželnega zbornice...« objavljeno tudi v časopisju. Glej »Novice« 1891, str. 381—384, 389—391, 397—399, 405—406 itd. — 11. Protokoll vom 28. bis inclusive 30. April 1891 aufgenommen von der k. k. Landesregierung Laibach über die Stations-Commission der Unterkrainger Bahnen, str. 10 sl. — 12. Prav tam, str. 11. — 13. Slovenec, št. 144, 26. julija

1913. — 14. Gradivo Železniškega gospodarstva Ljubljana, Dolenske proge; Slovenec, št. 118, 26. maja 1894. — 15. F. Šuklje, cit. delo, str. 59. — 16. Gradivo železniškega gospodarstva Ljubljana, Dolenske železnice. — 17. Slovenec, št. 200, 1. septembra 1893. — 18. Slovenski narod, št. 218, 23. septembra 1893. — 19. Isto: — 20. Slovenski narod, št. 222, 28. septembra 1893. — 21. Isto. — 22. Slovenski narod št. 225, 2. oktobra 1893. — 23. Slovenski narod, št. 204, 7. septembra 1897, — 24. Slovenec, št. 243, 23. oktobra 1893. — 25. Slovenec, št. 23, 29. januarja 1894. — 26. Slovenec, št. 278, 4. decembra 1893. — 27. Tako sta Slovenec in Slovenski narod že 1. septembra 1894 zahtevala slovensko šolo v Kočevju, češ da se je zaradi doseljevanja slovenskega življa v bližino premogovnika nacionalna struktura spremenila v slovensko korist. — 28. Slovesna otvoritev vodovoda je bila 7. junija 1894. — 29. Arhiv Slovenije, TOI. — 30. Novice, list 40, LI, 6. oktobra 1893, str. 337.

RIBNIŠKA DRUŠTVA DO LETA 1918 V LUČI NJIHOVIH PRAVIL

ANDREJ VOVKO

V slovenskem narodoprebudnem gibanju v zadnjem polstoletju obstoja Avstro-Ogrske ima nedvomno pomembno mesto delovanje kulturnih prosvetnih, dobrodelnih, športnih in podobnih društev ter organizacij. Tovrstna društva so bila prave zibelke narodnega osveščanja, hkrati pa tudi gibala družbenega življenja v posameznih krajih. »Rodil« jih je februarjski patent iz leta 1861, ki je dovoljeval ustanavljanje nepolitičnih društev.

Tudi Ribnica se je pred letom 1918 lahko ponašala s precejšnjim številom društev. Med njimi je imela pomembno in častno mesto nedvomno Narodna čitalnica, katere prva pravila je kranjska deželna vlada potrdila 21. januarja 1870. Prvi načelnik ribniške čitalnice je bil tamkajšnji dekan Martin Skubic, ki je vladi pravila tudi predložil. Poleg njega so v slovenščini kaligrafsko izpisana pravila podpisali še Valentin Sarabon, Ivan Bobek, Andrej Šter, Janez Podboj, Andrej Cvar in Anton Zorec. Deželna vlada je ob tem, da pravilom ni ugovarjala, opozorila vodstvo čitalnice na zakonska določila glede gledaliških predstav.¹

V prvih pravilih Narodne čitalnice v Ribnici je rečeno, da je njen namen branje časopisov in knjig, pisanih v raznih evropskih je-

zikih ter »razveseljevanje v besedah, plesih, igrah gledaliških in drugih«, ne vtika pa se v nobene politične zadeve. »Ud« čitalnice je lahko »vsak spodobnega obnašanja in pošten državljan«, ki ga ga sprejme čitalniški odbor, oglasi pa se mu lahko pisno ali ustno.

Člane ali »društvenike« čitalnice delijo pravila na krajevne »tukajšnje« — samce in družine ter »zunanje«, ki ne stanujejo v Ribnici, in častne, ki jih izvoli občni zbor čitalnice.

Kategorije članov so se ločevale med seboj po višini članarine. Krajevni »rodbinski člani« so plačali na pol leta po 2 goldinarja članarine, samci pa polovico tega, medtem ko so imeli »zunanji« popust. Rodbine so plačevale po goldinar 20 kron, samci pa po 80 kron. Razen tega je moral vsak član plačati vsaj 50 kron vpisnine.

Člani čitalnice so imeli pravico brati časopise in knjige ter obiskovati čitalniške veselice besede in plese, prejemati po določenem redu časopise in knjige za branje doma ter da svoje želje, nasvete in pritožbe vpišejo v za to namenjene knjige.

Vse nove čitalniške člane so potem, ko so se predstavili enemu izmed odbornikov, zapisali v posebno člansko knjigo. Nato so lahko osem dni brezplačno brali čitalniške knjige in