

# Spomenik ob novi dolenski železnici.

V današnji številki opisujemo na drugem mestu glavno progo nove dolenske železnice. Kakor se oziramo na vsak korak, na vsak napredek našega naroda, tako ne smemo prezreti veselega dogodka dné 27. kimovca lanskega leta, ko je šel slavnostni vlak iz Ljubljane v Kočevje, še manj pa letošnjega bližnjega dogodka, ko bo šel dné 30. t. m. slavnostni vlak iz Ljubljane v Novo mesto in Stražo. Da se ohrani v spominu, kako se je snovala in naposled zgradila ta železnica, podajemo čitateljem kratko njeno zgodovino, kakor jo je objavil „Slovenec“ v št. 219. min. leta.

„Železnice, ki obstojé do šest desetletij, otvorile so narodom novo dobo njih razvoja. Kak obseg je železniška mreža dosegla na Kranjskem tekom 30 let, je znano našim čitateljem, in gotovo ni daleč doba, ko bodo vse znamenitejšé pokrajine naše dežele pretegnjene in zvezane s to mrežo. Povodom otvoritve dolenskih železnic bode morda marsikoga zanimalo, ako v nastopnem navedemo skratka vse napore, korake in ukrepe v dosego in uresničenje toliko prepotrebne železniške proge iz Ljubljane do Novega mesta in Kočevja, katere prvi vlak bode dné 27. sept. radostno pozdravljala vzlasti dolenska stran.

Dolenske železnice bi danes lahko proslavljale svojo 25letnico, tako dolgo vleklo se je to vprašanje o uresničenju tega vitalnega podjetja. Že l. 1864. sprožila je kranjska trgovinska zbornica misel o gradnji gorenjskih in dolenskih železnic. Deželni zbor kranjski ukrepal je o tem vprašanju l. 1866. in iznova l. 1868. Jako živahno se je za dolensko železnico agitovalo konci šestdesetih let. Tedanji predsednik trgovinske zbornice V. C. Supan — „oče kranjskih železnic“ — potezal se je goreče z besedo in peresom za gradnjo dolenske in loške železnice.

Leta 1869. dné 13. marca je tedanji trgovinski minister Plener med drugimi železniškimi predlogami priporočal tudi gradnjo dolenske železnice, toda že dné 29. aprila istega leta je vlada umaknila te predloge, dasi je kranjskemu deželnemu odboru naznanila, da se bode pečala z uresničenjem tega podjetja.

Leta 1872. vršil se je že tehniško-vojaški obhod te proge, toda prišlo je nesrečno leto 1873. in z njim „krah“, in vse nade splavale

so zopet po vodi, dasi sta finančni minister de Pretis in trgovinski minister Banhans priznavala važnost te železnice, osobito pa podaljšanje do Karlovca.

Istega leta je izdal V. C. Supan brošuro: „Die Unterkrainer und Lacker Bahn“, v kateri dokazuje potrebo dolenske železnice.

V jeseni l. 1875. šlo je na Dunaj odposlanstvo in se predstavilo vsem ministrom, proseč gradnje dolenske železnice na državne stroške, podalo se je celo pred cesarja, toda ostalo je vse pri samih obljubah.

L. 1877. dné 27. januarija se je v državnem zboru iznova v daljšem govoru potezal gospod Schaffer za to vitalno podjetje naše dežele, a to je bilo tudi vse; načrte, peticije in resolucije položili so — ad acta, v registraturo in ostalo je tako to vprašanje do l. 1883.

V seji dné 17. oktobra l. 1883. naročil je dež. zbor deželnemu odboru, naj sestavi odbor, kateremu bodi nalog skrbeti za izvršitev tega podjetja.

V poletju l. 1886. vršil se je komisijonalni obhod v Novomestu in Kočevje, a prevladali sta dve mnenji, jedni so zahtevali, naj se železnica gradi po Temeniški dolini, drugi zopet po Krški, odločilo je končno vojno ministerstvo za Temeniško dolino.

V Kočevju so se zopet ogrevali za progo — Kočevje-Rakek, osobito pokojna poslanca Faber in H. Kavčič. Končno je zmagala črta Ljubljana-Kočevje.

V državnem zboru je to vprašanje zopet sprožil državni poslanec profesor, g. Šuklje, utemeljeval je v daljšem govoru dné 7. aprila l. 1886. nujno potrebo železniške gradnje za dolensko stran in priporočal v tem oziru i resolucijo, ki je bila zadostno podprta in odkazana budgetnemu odboru. Sekcijiski šef Pusswald je zlasti tedaj priporočal, da se podjetje mora naslanjati na kako praktično podstavo, s — peticijami se ne bode opomoglo. Skupni stroški te gradnje bili so tedaj proračunjeni na devet milijonov.

V Kočevji so l. 1886. prodali bratje Ranzingerji za 400.000 gld. trboveljski premogokopovi družbi svoj ogromni premogovnik, in s tem se je osiguralo za železnico tudi prevažanje cenelega premoga.

Glavna stvar vrtila se je odslej okolu denarnega vprašanja. Kranjski deželni zbor je soglasno pritrdil temu vprašanju in poveril dotični konsorcij, naj se izjavi glede na potrebni deželni prispevek. L. 1887. se je v spomladnem zasedanju odločno potezal v državnem zboru poslanec g. V. Pfeifer kot zastopnik dolenjskih občin za gradnjo dolenjske železnice. L. 1888. mudil se je cesarski svètnik g. Murnik na Dolenjskem in skliceval shode interesentov po dotičnih občinah, koder bode vodila železnica, toda vsi ti ukrepi bili so pozneje brez pomembe, ker se je mesto denarnih prispevkov za to železnico bilo sklenilo vpisovanje glavnih delnic.

V deželnozborski seji dné 19. oktobra 1888. poročal je g. Murnik o deželnem prispevku za dolenjske železnice, in ko so še poslanci baron Schwegel, Pfeifer in Šuklje to zadevo priporočali, bil je odkazan predlog deželnemu odboru. Z deželnim zakonom osigurala je dežela kranjska za železniško gradnjo prispevek 500.000 gld. in od interesentov se je zahtevalo, naj vpišejo svoto 400.000 gld., a vzlic temu ni še podjetju prisijala rešilna zvezda.

Poslanec gospod profesor Šuklje zahteval je v spomladnem zasedanju l. 1889. v državnem zboru v obširnem govoru energično od vlade, naj tudi ona zdaj, ko je izvršen načrt, stori odločilen korak. Trgovinski minister tedaj ni obetal mnogo in se je izjavil nepovoljno.

Početkom l. 1890. stopil je baron Schwegel železniškemu konsorciju na čelo in vsa zadeva je iz akademskih razmotravanj prišla v praktiški tir.

Meseca svečana l. 1890. potoval je poslanec Šuklje, poslan od dotičnega konsorcija, po Dolenjskem, da vredi pri interesentih vpisavanje glavninskih delnic za to podjetje; Schwegel je vodil vso zadevo na Dunaju, profesor Šuklje pa po Dolenjskem. Občine in interesenti vpisali so v kratki dóbi pol milijona gld.; v Kočevju je 109 interesentov vpisalo svoto 125.000 gld., knez Karol Auersperg 50.000 gld.

Temu trudu konsorcija se je posrečilo vse podjetje financirati — kako, tega seveda nas bo učila prihodnjost — državna uprava prevzela je glavnih delnic za dva in pol milijona, sedem in pol milijona glavninskih delnic naj se pa speča med interesenti in na denarnem trgu.

Dalje se je trboveljska premogovna družba kot lastnica kočevskega premogovnika izjavila, da bode dodajala na leto državni, oziroma dolenjskim železnicam 100.000 ton premoga po ugodni ceni, čisti dobiček pripal bo torej podjetju.

Dné 28. aprila leta 1890. pa je predložil trgovinski minister Bacquehem v državnem zboru vladno predlogo gledé na dolenjske železnice,

8. maja vršilo se je o tem načrtu posvetovanje in bili so vsprejeti vsi predlogi železniškega odseka. Dné 6. julija je Nj. Veličanstvo cesar potrdil zakonski načrt o železnici.

Dné 12. oktobra l. 1890. je bila podpisana pogodba med generalnim vodstvom državnih železnic in trboveljsko premogovno družbo radi premoga.

Dné 27. in 28. aprila vršile so se v Ljubljani komisijonelne obravnave o številu, legi in naslovih prihodnjih postaj in postajališč.

Konsorcij je pa med to dobo marljivo deloval. Končno nam je še omeniti, da je gradnjo kočevske proge izvršila dunajska tvrdka Redlich & Berger pod vodstvom nadinženerja c. kr. državnih železnic, gospoda Fr. Klemenčiča.“

Koliko nam bo v korist nova železnica, učila nas bo prihodnjost bolje, kakor nam pravi sedaj veselo upanje. To je pa gotovo, da jo morajo Dolenjci dobro porabljeti, pa tudi ustavljati se nevarnostim, katere bodo prišle po železnici.

Železnica bode koristila Dolenjcem, če bodo imeli veliko blaga za na prodaj. Imeli ga bodo, če ga bodo pripravili. Zemljo bode treba obdelovati bolje in pridneje, kmetijstvo bode treba izboljšati in okrepčati, potem bode vsaj deloma ponehalo tugovanje o ubogi Dolenjski.

Obrtnost ob novi in glavni progi dolenjske železnice je jako neznatna; bolj razvita pa je ob kočevski progi. Tam treba torej začeti, ker brez obrtnosti ne more živeti, še manje pa bogateti dežela.

Prihajale pa bodo z železnico nevarnosti. Prva nevarnost je, da se naselijo nam neprijazni ptujci, pokupijo zemljišča, začno obrt in spravijo pod-se domače ljudi. Gotovo pride ta nevarnost: da bi jo le spoznali domačini ob pravem času! Naši ljudje — menda so taki vsi Slovenci — premalo cenijo zemljo in blago, preveč pa denar. Ptujec pride, ponudi za zemljo nekaj denarja, obeta to in ono, graja tisto, kar kupuje in preslepi domačina. Oh, da bi vendar ne prodajal svojih domačih tal in potem gledal, kako se ptujec bogati in košati na njegovi zemlji! Niti pedi zemlje prodati — to naj bi pomnil in izpolnjeval vsak slovenski posestnik. Če pa ni drugače, kakor da je treba prodati, naj vendar nihče ne proda ptujemcu človeku. Za jednim ptujcem pride drugi in kmalu izpodrivajo domačine. Dandanes se je treba braniti po tej poti, ki je ne samo pravična, ampak tudi hvalevredna, ker večji narodi silijo med manjše in jih hočejo poteptati. Zato je treba paziti na vsako malenkost, da se ohranimo. Vsaka ped zemlje bodi nam draga zato, ker je naša, ker nam jo je Bog dal in smo torej dolžni braniti jo in varovati. (Konec.)

# Spomenik ob novi dolenjski železnici.

(Konec.)

Ozrimo se tukaj na sedanje razmere in dolžnosti Slovencev sploh.

Ne vem, ali sodim pretrdo ali premilo. Mislim namreč, da je naš narod sam mnogo kriv neugodnega svojega stanja. Ne zvrčajmo vsega na sosede! Oni želé dobro živeti in ne vprašajo, ali moramo mi zaradi tega trpeti. Če bi bili Slovenci velik in mogočen narod, delali bi morda ali skoro gotovo tudi tako. S tem ne pridemo ne za korak naprej, če se samo srdimo nad tem in onim sosedom. Ne, narobe ravnajmo! Cenimo sosede, bodimo ž njimi prijazni in si prisvojimo od njih to, kar nam koristi! Med tem pa okrepčujmo lastni narod in ga povzdignimo do skrajne moči in kreposti! Nismo večji tedaj, kadar je sosed manjši; treba, da vzrastemo in se okrepimo sami iz sebe.

Najprej narodu več svetlobe, več prave omike! Te omike pa mu ne podajajo puhle besede, marveč temeljiti šolski uk in pazno čitanje dobrih knjig. Nikar ne pravimo narodu, da mnogo vé, marveč kažimo mu, česa še potrebuje, česa mu je treba učiti se. V tem uku pa mora biti verski nauk prvi in glavni. Veronauk je narodu podlaga, je njegovo modroslovje, nraoslovje, pravo — s kratka: temeljiti verski nauk dá človeku bogat zaklad „inteligencije“ ali omike, ki se ne dá namestiti z nikako drugo oliko, niti učenostjo.

Drugič treba iz naroda izruvatí napake. Vsak narod ima napake, tudi naš slovenski jih ima. Te iztrebimo! Ne bodimo otroci in ne prepirajmo se, kdo je bolj naroden, kdo je manj. Poboljšamo sebe in ljudstvo v drugih stvaréh! Ugnezdila se je tu in tam nekaka navidezna odločnost, kateri pravijo nekateri brezobzirnost, a smeli bi ji tudi reči „surovost“. Če tudi moramo biti odločni proti nasprotnikom, ki nam kratijo naše pravice, vendar nikar ne zábimo dostojnosti. Najhujše je, če se nedostojnost vtepe celó v leposlovje, če se košati kot frivolnost in potem še ponaša kot pristna umetnost. Kaj bo z narodom, ako ga vodijo prvaki po takih polzkih potih in mu za krepčilo ponujajo strupa!

Da razjeda moč našega ljudstva zapravljiuost in semtertje pijančevanje, kdo tega ne vé? Cerkev ustanavlja družbe treznosti in hoče tako rešiti nesrečneže: a izmed veljavnih rodoljubov jo podpira malokdo. To priča, da smo grozno zaslepljeni. Nekateri cenijo samo to, kar naredé sami. Naj bi katoliška cerkev v naši domovini delala čudeže, njeni nasprotniki ne bi jih priznavali.

Ali ni napačno, da cenimo dandanes samo veliko politiko in se zanimamo le za splošna vprašanja? Delati treba dejansko, pomagati ne idejam, ampak ljudem. Učitelj n. pr., ki vestno izpolnjuje svojo dolžnost, ki polaga v otroke seme plemenitega značaja, ki si zna z ljubeznijo pridobiti njih zaupanje in jih vodi k Bogu, tak mož stori za narod mnogo več, kakor nestanovitén veljak, ki hoče biti vsemu narodu na čelu.

V narodu utrjujmo značajnost! Slovenci se zavedajmo, da smo Slovenci in se tega oklepajmo, kakor se oklepamo rojstvene hiše. Mehkost in prijenljivost nam je škodila že neizmerno. Poslednji naš kmetič naj se zaveda, da je Slovenec in da mora to ostati, da ima kot Slovenec pravice, in da je dolžan potezati se zanje.

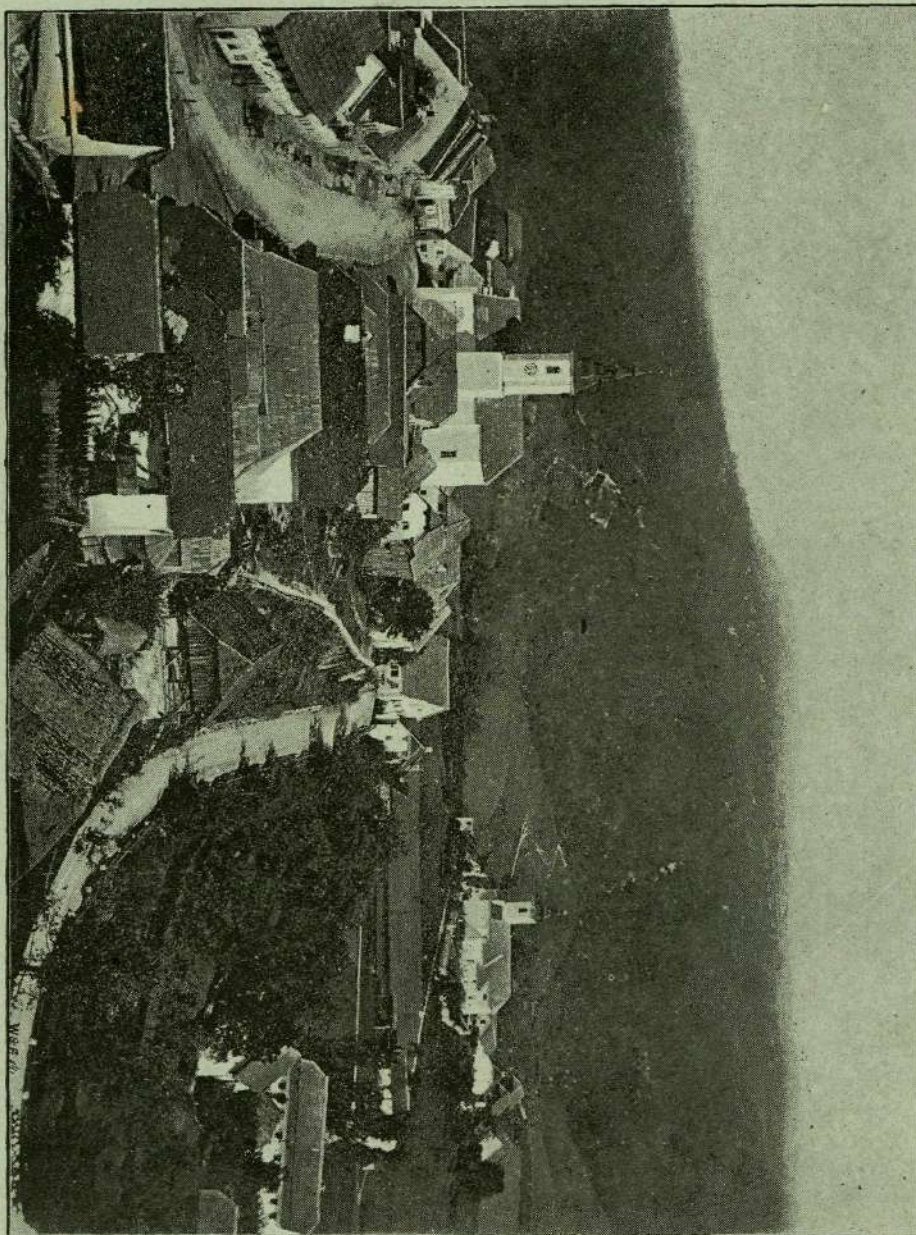
Kar se le dá storiti, storimo za gmotno napredovanje naše. Ubožen narod mora omagati in služiti bogatejšemu. Neizrekljivo veselo je, da se je v poslednjih časih za Slovence marsikaj storilo ali vsaj ukrenilo, kar bo utrdilo in povzdignilo njih gmotno stanje. Železnice, vodovodi, podpore — to bo marsikateremu pomaglo do sreče ali vsaj do boljšega življenja. Seveda — mnogo ni, temveč še vedno premalo. Zato pa naj delujejo naši veljaki neprestano na to stran, tembolj, ker je v takih stvaréh manj nasprotovanja, kakor v narodnih, jezikovnih in šolskih vprašanjih.

Slovenci smo v občé pohlevni ljudje. Zaradi tega svojstva nam ni treba biti žal. Ošabnost in oholost je pahnila že mnoge narode v prepad,

nas pa — upajmo — bo varovala skrb Onega, kateremu ugaja ponižnost. Pohlevnost se lepo vjema z neupogljivo trdnostjo. Pa tudi zvestoba

do cerkve in države nas mora dičiti, ker brez te smo kakor rod, odsekan od telesa. — V vsem našem narodnem delu naj nas vodi, priganja,

Višnja gora, kakoršna je bila pred železnico. (Po fotografiji.)



podpira neumorna pridnost. Kakor vozi železnica hitro od kraja do kraja, tako delajmo urno in neprestano za svoj namen!

S takim delom si priborimo boljšo bodočnost. Bog daj, da bi tudi Dolenjcem došla boljša bodočnost po novi železnici!