

## 90-LETNI JUBILEJ GORENJSKE PROGE

JOZE JENKO

II.

(Nadaljevanje)

KDO BO ZMAGAL?

Že takoj v prvem odstavku naše naloge smo omenili, da bomo opisali tekmovanje o nadaljevanju prestolonaslednika Rudolfa železnice od Beljaka posebno pa od Trbiža dalje. Kajti ta odsek je obenem tudi priključni del naši gorenjski progi. Zberimo najprej podatke za že zgrajeno kanalsko progo Trbiž—Pontabelj v nadaljevanju preko avstrijsko-italijanske meje do Vidma (Udine). Še do leta 1866 se je navduševala štajerska, koroška, tržaška in goriška trgovinska zbornica za progo Haag—Leoben—Beljak—Videm. Kmalu pa je zamenjala progo Beljak—Videm s predilsko varianto Beljak—Gorica. Koncesija za Rudolfovo železnico je vsebovala pogoj, da se mora zgraditi na vladno zahtevo tudi proga Beljak—Trst ali pa do kake druge obalne točke v zvezi s progo proti državni meji v smeri Vidma. Po izgubljeni vojni l. 1866 je bila Avstrija po mirovni pogodbi dolžna zgraditi to progo. Toda nobeni pogodbeni stranki se ni mudilo dovršiti obvezni del proge na svojem ozemlju, kajti otvoritev kanalske proge zabeležuje zgodovina na dan 30. oktobra 1879.<sup>32</sup>

Dne 29. novembra 1869 je sklenil upravni svet Rudolfove železnice, da zaprosi za koncesijo za gradnjo proge do Jadrana iz Trbiža v Gorico, torej za predelso inačico. Toda poslanska zbornica na Dunaju ni bila naklonjena temu projektu.<sup>33</sup> Štiri leta kasneje pa je bila zamisel dne 25. aprila 1873 med tremi drugimi predlogi v poslanski zbornici ugodno sprejeta.<sup>34</sup> Tudi jeseni l. 1875 najdemo predilsko progo v programu tistih glavnih prog v dolžini 530 km, za katere je bil predlagan proračun v znesku 76,5 milijona gold.<sup>35</sup> Taki predlogi so se ponavljali še večkrat; tako n. pr. l. 1877, ko je finančni minister v zbornični seji, ko so obravnavali arlberško progo, zatrjeval, da ne bo vlada odobrila te gorske proge, če se definitivno istočasno ne reši predilsko vprašanje.<sup>36</sup> Predilska proga ni bila pozabljena niti potem, ko je avstrijski cesar dne 7. maja 1883 tržaški deputaciji kategorično iz vojaških razlogov odklonil, da bi se kdaj ta proga zgradila.<sup>37</sup>

Iz povedanega materiala sledi, da sta bili dve smeri že zaprti. Preostala je proga Beljak—Trbiž—Ljubljana. Bilo je meseca julija 1868, ko je upravni svet kljub resnim nadlogam in skrbi, kako naj delo že gradeče se proge na Zgornjem Štajerskem in Koro-

škem napreduje, razpravljajal o projektu nove železnice, ki naj se priključi na omrežje južne železnice. Ker je bila vlada pripravljena komercializirati progo Ljubljana—Trbiž, je upoštevala prošnje gospodarskih in deželnih ustanov vojvodine Kranjske in hotela rešiti in zboljšati propadajoče fužinarstvo in nazadujočo obrt. Kajti le na ta način je bila dana možnost, da se v sklopu z že obstoječimi progami po želji in prizadevanju upravne družbe prestolonaslednika Rudolfa železnica podaljša proti jugu.<sup>38</sup>

Toda voda ni tako hitro tekla, kakor so želeli prosilci. Poslanska zbornica je dobrohotno in naklonjeno obravnavala vladni predlog. Dne 9. julija 1868 je bil izdan zakon, ki vsebuje pogoje in ugodnosti za gradnjo železniške proge Ljubljana—Trbiž z zvezo in priključkom na prestolonaslednika Rudolfa železnico. Zakon vsebuje 5 členov. Najprvo določa člen, da se mora pri podelitvi koncesije za gradnjo in obratovanje proge Ljubljana—Trbiž s priključkom na obstoječo južno železnico zajamčiti državna garancija za 5% čistega donosa v srebru za glavnico, ki je bila stvarno potrebna in faktično porabljena pri izgradnji. Vsota gradbene-napravne glavnice se poviša in določi na 1,200.000 gold. za vsako miljo (7,56 km). Določbe drugega člena urejajo način odplačevanja. Temu sledijo ugodnosti pri oprostitvah plačevanja davkov in kolekov za dobo 9 let od obratovanja dalje in za čas gradnje. Te olajšave veljajo tudi za naknadno novo predpisane davke. Četrty člen naroča, da se mora proga zgraditi po odobrenih načrtih, kar je treba posebno naglasiti v bodoči koncesijski listini. Vsako spremembo načrta obravnava revizijska komisija, za katero velja predvsem člen 6 žel. koncesijskega zakona. Spodnji ustroj velja za enotirno progo na vsem poteku. Vlada je pooblaščenca, da odredi po svoji uvidevnosti drugi tir tam, kjer bo potrebno prav takrat, kadar bi letni donos v dveh zaporednih letih z zajamčeno privolitvijo prekoračil vsoto 140.000 gold., a brez privoljenja 160.000 gold. v srebru za vsako miljo. Družabniki se obvežejo, da bodo v teku 3 mesecev od dneva podelitve koncesije začeli progo graditi, jo v 3 letih dokončati, izvršiti ter izročiti javnemu prometu. Koncesionarji so dolžni upoštevati zakon o železnicah iz leta 1851 in odredbe koncesijskega zakona o železnicah iz l. 1854.

Isti člen predpisuje potniško in tovorno tarifo. Za prevoz potnikov je določena maksimalna tarifa za avstrijsko miljo (7.65 km) in posamezno osebo: za I. razred 30, za II. 25, za III. 15 in za IV. razred le s stojišči 9 krajcarjev. Za prevoz tovora v navedeni razdalji je veljalo: za I. 2, za II. 2 1/4 in za III. klasifikacijski razred 3 krajcerje za stari stot (56 kg) in miljo. Tudi izjemne tarife so veljale za blago v vozovnih nakladah:

Za prevoz v prvih 10 miljah nadaljnje razdalje	Žito in sol	Gorivo drvo in rezan les	Premog,
			koks, pršana šota, rudnina, apno, kamenje
	krajcerjev		
	1.5	1.2	1.0
	1.4	1.0	0.5

Odpravni stroški so znašali za vsako vrsto blaga 2 krajcarja za stari cent. V tem znesku so vštetni tudi nakladalni in razkladalni stroški. Kadar pa se kupne cene za živila izredno podražijo, more vlada polovično tarifo diktirati. Točka 15 IV. člena predvideva, da se koncesija podeli za dobo 90 let od dneva otvoritve prometa. Vendar more vlada koncesijo po preteku 30 let od dneva izdaje vsak čas odvzeti.<sup>39</sup>

Toda koncesije v l. 1868 ni bilo mogoče izdati, ker je imela južna železnica po določbah paragrafov 23, 24 in 25 koncesijske pogodbe z dne 25. IX. 1858 pravico, da sama zgradi progo Ljubljana—Trbiž.<sup>40</sup> Predmetno opozorilo je bilo poslano njenemu upravnemu svetu dne 8. avgusta. Ker v kadenčni dobi 4 mesecev južna železnica ni odgovorila, so se prava pogajanja mogla začeti šele po 8. decembru 1868.<sup>41</sup>

#### TRIJE KOMPETENTI ZA KONCESIJO

Za pridobitev koncesije so se potegovali trije reflektanti: ljubljanski konzorcij, ki mu je načeloval predsednik ljubljanske trgovinske in obrtne zbornice V. C. Suppan, stavbno gradbeno podjetje G. Pongratz ter akcijska družba c. kr. priv. prestolonaslednika Rudolfa železnice.<sup>42</sup> Tej so preskrbovali potreben kapital Ivan Liebig, Alojz Haber in Altgraf Salm-Reifferscheid, za katerimi so stale pariške banke.<sup>43</sup> O gradbenem podjetju G. Pangratz pa vemo kaj več. Prvotno je živela rodbina Pangratz v Slovenski Bistrici in potem v Brežicah. Najstarejši sin se je naselil v Zagrebu ter pečal z raznimi podjetji. Med vojno leta 1859 je dobavljal za avstrijsko armado v Lombardiji meso, na tisoče volov. Zaradi sleparij pri teh dobavah je generalni ekonomski direktor in namestnik komandanta armije Avgust Eynatten na-

pravil samomor. Drugi sin Oskar je bil v Ljubljani advokat. Skupaj z bratom sta gradila južno železnico iz Ljubljane dalje preko barja. Kasneje se je oženil s hčerko nekega Maurerja ter ustanovil trboveljsko del. družbo, ki je prevzela Maurerjeve premogokope za 1 milijon gold. Pongračevi so imeli načrt zgraditi progo Knittelfeld—Zaprešič v trasi preko Dravograda—Slov. Gradca—Vitanja—Konjic in dalje po dolini za lepoglavskim predorom v Rogaško Slatino in ob Sotli v Zaprešič. Zaradi borznega poloma dne 9. maja 1873 — črni petek — je projekt propadel.<sup>44</sup>

Ljubljanski komite je trdil, da je gorenjska proga člen transversale, ki bo tekla preko celega Dolenjega v Dalmacijo in Hrvaško. Za to progo je zaprosil tudi podkoncesijo. Zato akcijska družba nima pravice, da nadaljuje gradnjo proge proti morju, ker nima po prejšnji koncesiji nobenih predprav. Boj je bil hud. Akcijska družba je dobila koncesijo le s tem, da je popustila 5000 gold. na miljo pri investicijskih stroških. Gradbena vsota je bila določena na 1,195.000 gold. za miljo kakor na drugih progah akcijske družbe. Koncesijska odredba je izšla dne 23. februarja 1869, izdana in razposlana pa je bila 8 aprila istega leta. Odredba pravi, da se dovoli c. kr. priv. Rudolfovi železnici zgraditi in obratovati na parni pogon na progi Ljubljana—Trbiž, ki je nedeljivi del skupnega omrežja prestolonaslednika Rudolfa železnice. Druge določbe so istovetne z zakonskimi določbami z dne 9. julija 1868.<sup>45</sup> Gradnjo je prevzelo po dolgotrajnih pogajanjih dne 20. septembra 1869 generalno podjetje Tomaž Brassey, bratje Klein in Karl Schwarz pod pogojem, da se jim je odstopila protivrednost 40.689 delnic po 200 gold., ki so bile od 20. do 28. decembra po kurzu 160 gold. izdane v promet.<sup>46</sup>

In doma? Prebivalce Kranjske je že razveselil državni zakon z dne 18. maja 1868. Novice poročajo doslovno takole: Glas, ki je došel z Dunaja, da dobimo iz Trbiža železnico v Ljubljano, s srčnim veseljem smo sprejeli ne le samo v Ljubljani, temveč je iz več okrajin gorenjskih slišati radostne glasove: Loka je celo svoje mestece razsvetlila. Bili smo sicer gotovega prepričanja, da to železnico, na katero je predsednik kmetijske naše družbe gos. Fid. Trpinec prvi mislil in ktere misli se je v zbornici kupčijski njen predsednik g. V. C. Supan tako čvrsto prejel, da je ni več iz glave izpustil, mora Kranjska dežela v nekaj letih dobiti, ker je deželi in Avstriji potrebna; al de jo (ker se za trdno nadjamo, da zbornici poslanski pritrdi tudi zbornica gosposka) dobimo tako kmalu, da

se v kakih dveh letih že utegnemo voziti po njej, to je najviša zasluga iskrenega našega domoljuba gosp. dr. Tomana. Kdor ve, koliko priprav potrebuje taka stvar, koliko dela in truda, koliko potov ne le, da se razjasni stvar vsacemu, komur gre beseda o tej zadevi, ampak da se odstranjujejo tudi ovire, ki jih delajo nasprotniki (in pri tej naši železnici sta hodile vmes železnici čez Pontebo in Predel), ta bo spoznal, da je dognal Toman to, kar se nam je dandanes nemogoče zdelo.<sup>47</sup>

#### GOSPODARSKI POMEN IN POTREBE GORENJSKE ŽELEZNICE

smo deloma omenili v vlogah, spomenicah in prošnjah, ki so romale na Dunaj. Posebno podrobno je obdelal ljubljanski komite vse okoliščine v posebni spomenici, ki je izšla meseca marca 1868. leta. Gorenjska proga Ljubljana—Trbiž naj bo naravna posredovalka prometa, ki bo oživila onemoglo in okrepila novo industrijo in obrt po vsem Kranjskem, posebno pa na Gorenjskem. Znan je stoletna in odlična izdelava jekla in železa. Razen železnih rudnikov imamo tudi rudnike živega srebra; predelujemo cin, uvožen iz Koroške, razne rude, svinec in baker pa kopljemo doma. Vse to je domača pridobitev, le premog moramo dovažati od drugod. V radovljiškem in delno kranjskogorskem sodnem okraju zasluži narod razen v industriji tudi pri sekanju lesa in žganju oglja, s prevažanjem pa nad pol milijona. Od tega zneska odpade na bohinjski kot letno do 60 tisoč goldinarjev. Če prenehajo z delom železarne, kje naj išče prebivalstvo zaslužek? Ljudje se že sedaj selijo v Ameriko. Slabšanje oz. padanje življenjske ravni povzročajo slabe trgovske zveze Gorenjske z drugimi deželami. Železnice prinašajo razne dobrine in pomagajo dvigati tudi poljedelstvo. Kjer obstajajo tudi železnice, tam je razcvet v vsaki panogi viden, posebno pa v železni industriji, kamor prihajajo surovine in premog po nizki ceni. Zato nas tolčejo predvsem cene inozemskih podjetij, ker je proizvodnja premajhna in predraga. Povpraševanje po železnih izdelkih pri nas je majhno. Ako pa dobimo gorenjsko progo, potem bi pomagali svinčenemu rudniku v Knapovžah, bakrenemu v Škofjeh, železarni v Kropi in Železnikih, Kropi, Kamni gorici, kjer kujeje vse vrste žebeljev. Koristile se bodo tovarne jeklenega orodja, kos in pil v Trziču, pomagale Zoisovim železarnam v Bistrici, Fužinah, Radovni in Javorniku, Ruardovemu podjetju na Savi do letne proizvodnje 100.000 centov, dalje v Mojstrani,

tovarnam Klinzer in Moritsch v Beli peči: v neposredni bližini Trbiža čakajo na novo zvezo Koroške železarne in svinčeni rudnik v Rajblu. Zaželeno železnico pričakuje novo zgrajena tovarna umetne volne v Medvodah, komaj dozidana pivovarna v Ljubljani, papirnica v Goričanah, razširjena obrt sitarstva med Škofjo Loko in Kranjem, izdelovanje platna v škofjeloški okolici, udomačena obrt lončarstva v Ljubnem in okolici Šmarne gore, barvarije, usjarne, čevljarne, obrti nogavic in odej okrog Kranja in Trziča, platneni izdelki in volneno sukno v radovljiški okolici, priprave za izdelovanje lesenega orodja v okolici Bleda.

Zadnje čase so delno pospešili izdelovanje industrijskih in obrtniških predmetov s strojnim pogonom. Toda naša podjetja niso konkurenčna zaradi pomanjkanja prometnih zvez, po katerih bi šlo blago ceneje na trg. Z novimi prevoznimi sredstvi bi mogli dovažati živila hitro in ceno iz sosednje Hrvaške ter bi jih na enak način odpremljali tudi dalje. Industrijska razstava v Zagrebu je dokazala gospodarsko moč Hrvatske.

Na Gorenjskem ne primanjkuje vodnih sil in kurjave. Šote, premoga, drv in tudi delovne sile je v izobilju. Železnica bi rodila nove in važne vire za zaposlitev. Toda južna železnica se dotika na Kranjskem le treh podjetij: tovarne špirta v Ponovičah, rudnikov v savski soteski in papirnice v Vevčah.

Gorenjsko progo priporoča tudi dejstvo, da sta Kranjska in Koroška razmejeni z gorsko verigo; če bi se pa gradila proga Beljak—Trbiž—Pontebo—Videm (Udine) ali Beljak—Trbiž—Predel—Gorica—Trst, bi bila Gorenjska med dvema krakoma brez koristi in življenja. Industrija bi si ne opomogla in nova ne bi vzcvetela.

Železnica bi pospešila turizem. Anglež Sir Hamphry Davy trdi, da je Gornja savska dolina ena najlepših in najbolj romantičnih dolin na svetu.

Brezdvomno je Rudolfova železnica najkrajša zveza zahodnih in severnih dežel z Jadranskim morjem v Trstu, Reki in Benetkah. Tržaška trgovinska zbornica je že pred leti želela, da se poveže Trst z Bodenskim jezerom. Ta ideja predpostavlja gradnjo proge Beljak—Brixen (Pustertalsko železnico), podaljšek na Vorarlberško do Kempena ali Immenstadta ter zvezo od Beljaka preko Kanalske doline do Vidma (Udine) in od Gorice do Ljubljane k Jadraniu. V korist Benetkam je zveza preko Bassana v Trient ali pa skozi dolino Ampezzo od Treviso dalje ob Piavi. Toda te variante ne morejo biti v korist Trsta zaradi terenskih te-

žav. Prav zato so tržaški krogi pospeševali progo skozi kanalsko dolino eventualno tudi predelsko in soško železnico. Za prebivalce mesta Udine je bilo naravno, da so pospeševali progo, ki teče skozi njihov center. Zato so predlagali, da se spelje železnica do Cervignana s pristaniščem v Porto-Buso. Dolžina te enačice bi se podaljšala za  $3\frac{7}{10}$  avstrijskih milj, t. j. nad 23 km. Glavni namen pa naj bi bil, da se pokrajine okoli Bodskega jezera in severni avstrijski kraji povežejo preko Beljaka z domačimi lukami. Taka železniška zveza obvozi južno železnico ter s paralelno progo zveže s Trstom in Reko. Projekti bodočih zvez iz zahoda in severa so odlični, ker predstavlja ta trasa najkrajšo zvezo med Prago in Beljakom.

Važno in glavno vprašanje je nadaljevanje železnice od Beljaka do Jadrana. Vsa tri pota poznamo že iz prejšnjih odstavkov. Da zasledujejo italijanska mesta predvsem progo Beljak—Ponteba—Udine—Cervignano, je umevno. Kajti z ustvaritvijo nove luke v Porto Buso zatemnita obe gornji — jadranski luki. Po novih načrtih je Udine bliže Benetkam kakor po obstoječi progii. Predlaga se, da se zgradi velika luka v Latisani ali Portogruaro. Prav take kombinacije so dale Tržačanom povod, da so spremenili stališče do furlanske inačice, ker bi bila ta zanje velika škoda. Avstrijska vlada ne more podpirati takega načrta, posebno v tej dobi, ko je morala Italiji odstopiti Benečijo. Enako stališče bodo zavzele tudi druge pokrajine, skozi katere teče prestolonaslednika Rudolfa železnica. Nikdar ne morejo pristati na to, da bo Avstrija izvažala svoje blago v inozemska pristanišča, ker bo s tako gospodarsko politiko škodovala Trstu in Reki.

Gradnjo proge preko Predela v dolino Soče ne more nihče podpirati, če upošteva dejanske terenske razmere. Zastopniki deželne zbornice v Trstu so se odločili za zvezo z Beljakom, ki spaja Videm (Udine). Odklanjajo pa traso Beljak—Ljubljana, ker je predolga. Tudi bi ne bila mogla ustreči vsem prometnim potrebam in konkurirati železnici preko Brennerja.

Toda pravilnost teh trditev se da ovreči. Kajti z medsebojnim primerjanjem dolžin proge Beljak—Ljubljana—Sv. Peter—Trst in Beljak—Gorica—Trst je drugo navedena linija najkrajša. Toda ne v toliki meri, da bi bila ta okolnost pod enakimi razmerami odločujoča.

Vsekakor moramo upoštevati terenske in vzdrževalne razmere obeh variant. Železnica preko Predela bi naletela na večje ovire in težave, kakor proga preko Semeringa. Morda

bi dograjena predelska proga ne bi bila sposobna za tovarni promet.

Nepobitno pa je, da bi bili gradbeni in vzdrževalni stroški vsekakor večji kakor na katerikoli drugi obravnavani progii. To je dejstvo, ki ga mora potrditi vsak gradbenik. Prav zato bi morale biti tarifne postavke in vsakršna garancija izredno visoke. Pri tem pa bi bil trgovinski cilj le delno oziroma prav nič dosežen. Nasprotno pa na progii Beljak—Ljubljana ni gradbeno nepremagljivih ovir, kajti trasa teče z majhnimi izjemami po ugodnem terenu.

Čeprav nimamo še detajlnih proračunov, vendar moremo trditi, da bi bili gradbeni stroški za predelsko progo večji kakor za daljšo progo Beljak—Ljubljana.

Upoštevati moramo, da teče gorenjska proga po dolini Save, kjer je industrija razvita; nasprotno pa vodi predelsko progo struga Soče, kjer te ni. Dalje bo dosegla gorenjska proga obstoječo dvotirno magistralo v Št. Petru gradečo se progo proti Reki.

Ne bo težko ovreči tržaške trditve, da gorenjska proga ne bi bila konkurentna železnici preko Brennerja. Prvo dejstvo je že v tem, da prestolonaslednika železnica do Beljaka že obstoji. Nastane pa vprašanje, katera je najugodnejša in ustrežna zveza z morjem. Če bi hotel Trst dokazovati in trditi, da je najkrajša proga najboljša, potem se mora zgraditi progii Beljak—Videm—Cervinjan nova luka ob Jadranu. Ta trasa pa ne ustreza avstrijskim interesom, ker proga Beljak—Gorica—Trst kljub krajšemu poteku ni ugodnejša v primerjanju s progii Beljak—Ljubljana in more laže konkurirati brennerski železnici kakor pa predelska inačica. Jasno je torej, da tržaške trditve ne držijo. Prav zato niso objektivne za splošne interese. Poleg tega pa moramo upoštevati vojaške razmere na vsem poteku predelske proge.

Če potek in smer v vojaškem pogledu nista važna, potem pomislimo na to, da je ravno predelska smer do Kanala v dolžini 3—4 milj na italijanskem ozemlju postavljenim topom tako izpostavljena, da bi v primeru vojne sploh ne bila uporabna. Kako je v tem pogledu na gorenjski progii, bomo še razmotrivali. Na podlagi dokazov in dejstev proga Beljak—Predel—Trst za trgovske in vojaške namene sploh ni priporočljiva. Od Beljaka do morja je edina ugodna zveza preko Ljubljane.

Če objektivno razmotrimo to progo brez predsodkov do Trsta v primerjavi z drugimi linijami, če zberemo vse njene prednosti, če upoštevamo terenske razmere Julijskih Alp

in gorenjske doline, ki jo spremlja po naravni poti Sava, potem moremo zaključiti, da nudi le trasa Beljak—Podkoren—Ljubljana ugodne gradbene in prometne razmere in da je naraven zaključek Rudolfove železnice na avstrijskem teritoriju samo v Ljubljani, od tu pa najugodnejša zveza s Trstom in Reko.

Vsaka druga zaključitev n. pr. v Beljaku bi bila nenaravna in je konec, oziroma dovršitev iz trgovinskih in vojaških pogledov z zvezo na južno železnico v Ljubljani za vso državo najugodnejši. Prav zato je priključitev med obema obstoječima družbama absolutno priporočljiva in potrebna, kar naj ministrstvo upošteva, priporoča in uredi.

Da se dokaže še važnost proge, je treba navesti še eno točko. Bodoča železnica tvori važno povezavo med obstoječimi evropskimi progami. Z gorenjsko linijo dosežemo najkrajšo zvezo med severnozahodnimi in južnovzhodnimi deželami. Pogled na zemljepisno karto pove, da vodi ta proga kot vmesni člen železniške verige z zahoda, severovzhoda in severnega dela Evrope proti jugu in dalje v Carigrad. Če pa upoštevamo še važnost zveze s Sredozemskim morjem, Jadranom in Sueškim prekopom, razširjenje trgovine v Aleksandriji in Egiptu in dalje na Daljnji vzhod preko Carigrada, potem vidimo, da spaja ta in bodoče, še manjkajoče železnice tri kontinente. Take važnosti ne moremo in ne smemo prezreti, ker se pokažejo pri tem izredne ugodnosti in zaključki.

Na svojem poteku se bo ta notranje-evropska proga uveljavila prav posebno šele potem, ko bo pričela obratovati. Dosedaj se priključne železnice posebno v severno-zahodni Evropi zadovoljivo dokončujejo. Tudi tirolska proga od Beljaka proti Briksenu se bo kmalu začela graditi. Ni dvoma, da se bo proga Sisak—Zemun priključila obstoječi južni železnici Zidani most—Zagreb—Sisak. Tudi progo od Karlovca dalje proti Reki bodo nadaljevali. Resni so načrti za gradnjo proge od Zemuna preko Save v Beograd s podaljškom v Sofijo, Adrianopol do Carigrada. Vse že obstoječe in bodoče železnice se dotikajo trgovsko živahnih in industrializiranih pokrajin. Poleg tega vežejo poljedelsko bogate predele. Nič manj ni važen bodoči prekomorski promet, ki ga bo posredovala ta proga med najvažnejšimi evropskimi mesti in lukami. Odveč bi bilo navedati še nadaljnje vzroke in utemeljevati potrebe, ki so važne ne samo za avstrijske dežele, posebno pa še za našo Kranjsko, ki je zelo primerna za najkrajšo in najugodnejšo zgraditev proge Beljak—Ljubljana.

Iz nanizanih dokazov sledi, da bo gorenjska proga brez dvoma rentabilna. In prav gotovo bo gradbeni kapital varno naložen. Kajti izključeno je, da bi se zgradila kakršnakoli krajša in ugodnejša proga v tej smeri. Spričo naravne poti in naštetih dokazov je najlaže zagovarjati rentabilnost proge.

Če presojamo obstoječe obmejne razmere med Avstrijo in Italijo, moremo ugotoviti strateško važnost bodoče proge. Položaj na meji more vsak in ne morda samo strateg razbrati. Važno je tu, kdo je lastnik trdnjavskega četverokota. Naj sloni mirovna pogodba na še takih obljubah, vendar se pripeti, da se kršijo dogovori. Kajti vsak ve, da italijanska pohlepnost po razširitvi na sosesčino še ni dokončno nasičena.

Vse te okoliščine silijo Avstrijo, da je pozorna na svojega sosedu in mora varovati svoje meje. Kajti zamenjala se je prejšnja, dobro zavarovana meja z manj ugodno in slabo zavarovano. Vlada mora paziti in delati na to, da bo v primeru potrebe v najkrajšem času in obilni meri mogla vreči čete in vojni material na mejo. — Že samo ta okolnost narekuje, da se zgradi proga Beljak—Ljubljana.

Pri nadaljnjem prometnem razmotrivanju pride v poštev proga Ljubljana—Zidani most za smer Zagreb, Karlovac in tja do Osijeka in še dalje z obstoječimi železnicami in je razvidno, da je iz strateških pogledov gorenjska železnica še važnejša, ker je možno vojaške sile vreči ne samo proti obali, marveč zgrabiti napadalca tudi na suhem, kjer bodo čete v najkrajšem času na razpolago.

Združitev dveh dolin, t. j. soško-rabeljske in kanalske pri Trbižu zahteva železniško zvezo proti Ljubljani, kakor tudi proti Beljaku. Koroška ima zvezo ob Dravi v Mariboru z južno železnico in dobi še Rudolfovo progo od Steyerja do Beljaka, zato je nujno iz državnih in vojaških interesov, da se gorenjska proga čim preje na državne stroške zgradi.

Trgovinska in obrtna zbornica resumira svojo prošnjo v tehle točkah:

1. železniška proga Ljubljana—Beljak naj se kot važna prometna zveza iz vsesplošnih državnih interesov vnese v obstoječo železniško omrežje, oziroma naj se priporoči cesarju, da se to izvrši;
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, državni inženir. Zbornica je pripravljena prispevati h kritju rednih izdatkov;

4. strokovnjak naj zbornici pri izbiri smeri in poti v zvezi s trgovinskimi in vojaškimi oziri sproti poročja. Pri tem naj se temu podvigu posveča vsa pozornost in zaščita.

Z datumom dne 14. januarja 1867 opremljena vloga ima v prepisu še tole opombo: Escelencia gospod trgovinski minister je izjavil glede proge Ljubljana—Beljak dne 14. februarja t. l. v deputaciji nastopajočim dr. Costi, dr. Klunu in dr. Tomanu, da se bo železnica Ljubljana—Beljak čimpreje zgradila; trasiranje se bo začelo spomladi na drž. stroške. Opomba je datirana dne 16. februarja 1867.<sup>48</sup>

VAZNOST IN NUJNOST ZA POVEZAVO  
GORENJSKEGA

Žel. komite je naglasil štiri važne momente, ki govorijo za gradnjo gorenjske železnice v lokalnem in razširjenem pomenu. Spričo nazadujoče industrije je treba ustvariti nove prometne in trgovske poti in medsebojno povezavo teh krajev. Na ta način bodo oživela stara fužinarska in obrtna podjetja ter se ustvarila nova na Kranjskem in v sosednji Koroški. Saj je bodoča železnica naravna vez severnih avstrijskih pokrajin in evropskih zahodnih držav z žitnicami na Balkanu ter obenem z azijskim Vzhodom; dalje pa tudi z Jadranom in lukama v Trstu in na Reki. Z dopolnilom še drugih novih prog je gorenjska železnica važen člen prometne verige med Londonom in Carigradom. Tudi izredno strateško in vojaško nujnost smo očrtali.

Upam, da ni odveč omeniti posamezna industrijska in obrtna podjetja po naši lepi Gorenjski, ki so dajala toliko družinam pred sto leti zaslužek in kruh. Morda marsikaterih danes ne bomo več našli, oziroma so že prenehala ali pa so se posvetila novi in modernejši proizvodnji. Vsekakor pa je zanimivo, da prepletajo celo Gorenjsko manjše in večje vodne sile v vseh kotlinah, kjer so se naselili razni etablismaji. Vsi vodni viri pa se stekajo v reko Savo, ki je zmožna, da poganja že v gornjem teku velike naprave.

Kar začnimo v slovenski metropoli! Ljubljana je sprejela že marsikatero važno industrijsko podjetje v svoje naročje in skrbi, da zaposli čimveč prebivalcev, ki so zgubili svoj dobri kruh s prehodom železnice do Trsta. Pred 90 leti je obstajalo več manjših pivovarn z vodilnim podjetjem pri gorenjskem kolodvoru. Dalje je obstajala predilnica, tovarna kavnih surogatov, zvonarna in livnica, žebljarna, tovarna za vžigalice, sukarna in tovarna za odeje, mlin na parni pogon, gradbeno podjetje na strojni pogon

in drugo. Ob bodoči progi na desnem savskem bregu so bile: v Medvodah nova tovarna za umetno svilo in celulozo; ob Sori v Goričanah papirnica; v Knapovžah ob Ločnici je zaposlila okoličane rudarska družba za svinec, v Škofjah in Poljanski dolini pa enaka družba za baker; v Železnikih je obstajalo fužinarstvo z enim plavžem, dvema čistilnima ognjema, številnimi nakovali in topilnicami za kovanje žebeljev. Tudi v Zgor. Železnikih z 2000 prebivalci srečamo več enakih naprav; v Jesenovcu je bila valjarna, v Poljanski in Selški dolini je bilo doma dokajšnje pridobivanje skrilnatih plošč ter izdelovanje raznih lesenih izdelkov in izdelovanje platnenih izdelkov v okolišu Škofje Loke.<sup>49</sup> V Stražišču in številnih drugih krajih v okolici Kranja in Škofje Loke je slovela domača obrt sitarstva, izdelovanje lesnih proizvodov v Poljanski in Selški dolini; državni rudnik živega srebra v Idriji; fužinarstvo v Gornji Kropi z enim plavžem, dvema čistilnima ognjema, več nakovali, žebljarnami, kovaštvo za verige in orodjarne; v Spod. Kropi srečamo enake delavnice; v trgu Kropi živi okoli 1500 ljudi, ki se bavijo izključno z obdelovanjem železa; fužinarstvo v Kamni gorici vzdržuje en plavž, troje čistilnih ognjev, več nakoval in žebljarn. V sami Kamni gorici stanuje 1100 prebivalcev, ki se ukvarjajo samo z obdelovanjem železa; v Ilovšah pri Bledu obstoji fužinarstvo; v Bohinju je tega več, n. pr. v Bistrici obstoji en plavž, ena valjarna, železolitvstvo in žebljarna, na Stari Fužini sta dve topilnici in dve nakovali; lesna industrija pa je doma v vsem bohinjskem kotu; v Radovni je fužinarstvo s petimi topilnicami. Reči pa moramo, da je bilo še dokaj drugih manjših železarskih in ključavničarskih obrti in industrij.

Na levem bregu Save omenimo: v Kamniku je ena največjih državnih smodnišnic; v okolici t. j. v Mengšu, na Brdu itd. je tovarna za žeblje na strojni pogon, cementarna, tovarna za izdelavo raznih praškov, izdelovanje slamnatih kit in slamninkov; pod Šmarno goro in v okolici izdelujejo glinasto posodo; v Kokrški dolini in Gor. Goričah sta dve topilnici; mesto Kranj ima tovarno za odeje, tkalnice in barvarne; v trgu Tržič in Slapu obstoji pilarna, 4 samokovi za jeklo, 5 topilnic, norca z več nakovali za kose, tovarna za usnje in čevlje, barvarne in več manjših obratov; izdelovanje lončene posode in krtač v Ljubnem; izdelovanje sukna v Žgošah, Begunjah, Smokuču, na Breznici in okolici v Mostah sta dve topilnici z dvema nakovaloma; fužinarstvo na Javorniku ima

plavž, več topilnic, več norcev in nakoval. Največje fužinarstvo je na Savi, ki ima letno produkcijo 100 tisoč centov z mnogimi topilnicami in nakovali.

V zadnjem delu bodoče proge moramo še navesti fužinarstvo na Mojstrani; dve fužini za železo in jeklo v Beli peči in enako v Trbižu ter drž. svinčeni rudnik v Rablju.<sup>50</sup>

#### OPIS PREDLAGANE TRASE

V nasprotju z našim sedanjim pojmom o začetku oziroma koncu proge nas je motilo, da smo gorenjsko železnico označevali tudi po imenih začetne in končne edinice Ljubljana—Beljak. Tako označevanje tolmačim zato, ker v prvih decenijih železnic ni bilo tako strogo predpisano, da je začetna točka proge najbližja postaja glavnemu železniškemu vozlu oziroma državnemu centru, kakor ga predpisuje splošno veljaven in enoten signalni pravilnik, veljaven od 10. februarja 1877 dalje.<sup>51</sup>

Upoštevajoč takratno navado, tudi mi začnimo z začetno točko v Ljubljani kot skupno in priključno edinico na obstoječo bivšo južno železnico za opravljanje potniškega prometa.<sup>52</sup> Proga teče med pivovarno in žago na parni pogon v smeri Šiške, kjer se obrne proti Poljanam. Na prostoru med pivovarno in Spodnjo Šiško je projektirana postaja. Ne smemo reči, da je to samo po sebi razumljivo. Kajti prvotno tu železniška edinica ni bila predvidena. O tem se bomo še pogovorili. Pri naselju Poljane zavije proga na levo ter nadaljuje pot med Št. Vidom in Vižmarjem. Ob cesti naj bi stalo postajališče. Nato hiti vlak mimo Guncelj, Dvora, Stanežič in Medna, kjer zadenemo na dokajšen obrežni pomol. Prav tu so potrebni visoki oporni zidovi.

Trasa teče dalje v znani sedanji smeri preko dveh potokov in poštno ceste, nato pa jo reže med Presko in Medvodami proti Goričanam. Nasproti sorškega mosta pri Preski je predvidena postaja. Zaradi višinske razlike med Medvodami in Sorškim poljem, ki leži 34 m višje kot savski nivo, je bilo mogoče doseči Škofjo Loko po ovinku. Po projektu se trasa spenja in teče po desnem bregu Sore ter pusti naselja Goričane, Soro, Dol, Drago in Gosteče na levi in se spusti pri Lipici preko vode. Od tu se usmeri proti Suhi, kjer se obrne proti Staremu dvoru. Pri vasi Virmaše je bila projektirana postaja za Škofjo Loko. Preko polja mimo Žabnice vodi trasa dalje proti Drulovki, kjer se spusti pod Laborami ob dokaj strmem pobočju na desnem savskem bregu v naselje

Gorenja Sava. Tu je bila predvidena postaja za mesto Kranj.<sup>53</sup> Toda Kranjčanom je spričo brezbriznosti huda predla, da bi tekla proga med Šmarjetno goro in Št. Joštom. Končno so kolodvor sicer dobili na desnem namesto na levem savskem bregu, vendar ni stal v njihovi občini.<sup>54</sup> Morda bi bila proga na platoju Sorškega polja in s tem postaja Kranj nekje v Stražišču mnogo primernejša in ugodnejša v zvezi z nadaljevanjem ob stalno ogroženi dolini Save med Št. Joštom in Otočami.

Od Kranja dalje se proga po malem nenehno spenja na desnem savskem bregu. Med potjo prekorači večji potok Lipnico in seka v Kropo vodečo okrajno cesto do postaje Podnart, ki leži v smeri naselja Zaloše. Mesto bodoče postaje je ugodno zaradi zveze z levim savskim bregom in zaledjem po obstoječem mostu na okrajni cesti.

Preko Zaloš in Otoč se vije proga ves čas na desnem bregu Save do vasi Mošne, kjer prečka gorski greben in prestopi na levi savski breg ter se dviga po dolgi rampi v radovljiški okolici proti postaji Lesce. Ta edinica naj bi služila Bledu, bohinjskemu kotu, Begunjam in Radovljici.<sup>55</sup>

Postaja Lesce leži v eni izmed ohranjenih suhilih savskih strug. V dobi največjega obsega wurmske poledenitve je imela Sava svoje izvirke v Radovljiški kotlini ob ledeniškem čelu. Takrat se je očitno izoblikovala dolina, ki jo vidimo še danes od vasi Zgoše in Žapuže mimo Dvorske vasi in Otoka proti jugu; glavna Sava je tekla tod, a dotekala ji je v toku ob Pečeh tudi voda izpod dolinskega ledenika. Ko se je ledenik kasneje umaknil nekoliko proti Bledu in odlagal morene pri Hrašah ter Hlepeah, se je tudi Sava primaknila za njim, tekoč pod Rodnami in Poljčami, kjer se še sedaj vidijo sledovi njene suhe doline (»Blata«), podobno kot je pri Dvorski vasi — Otoku ostala široka dolina brez vsakršnega znatnejšega vodnega toka, nasuta s prodom. Ko se je ledenik krčil še nadalje proti Bledu, je Sava Dolinka predstavljala za njim svojo strugo, in sicer tako, da je tekla tik ob čelu ledenika, odnašajoč morenski drobir, medtem ko je s svojo levo stranjo vrezovala teraso v ravan. Po dolgem po ravnini na levem bregu Save, med Žirovnico ter Begunjami — ljudstvo jo imenuje »Dežela« — se vlečejo terase nekako od severovzhoda proti jugovzhodu, nekatere s prav krepškimi ježami. Najlepša med njimi se vleče izpod Brega mimo Lesc proti jugovzhodu do Radovljice, kjer leži postaja istega imena.<sup>56</sup>

Od Lesc dalje vodi proga pod Vrbo proti Mostam, kjer prestopi po nad 30 m visokem mostu Završnico; nato nadaljuje pot pod državno cesto.

Že dosežemo vasi Koroško Belo in Javornik, kjer premostimo potoka Bevščico in Javorniški potok, presekamo med Javornikom in Savo zopet državno cesto. Proga teče nad fužinarskimi napravami, za parkom je predvidena postaja. Tokrat še brez imena.

Na koncu postajnih naprav se cesta in proga zopet sekata. Železnica pa nadaljuje svojo smer pod Jesenicami, svinčenimi topilnicami in Hrušico tako, da je cesta na desni, Sava pa na levi strani proge. Po ca. 2,5 km nad Hrušico se spusti železnica čez most na desni breg, kjer ostane do postaje v Mojstrani. Od tu dalje se proga dviguje ter stopi po  $\frac{3}{4}$  milje pota preko mosta na levi breg. Neposredno pred širokim cestnim mostom zamenja bregova in prekorači potok Martuljek. Nato teče proga na levi cestni strani do Gozda, kjer prebrodi hudournik Pišenco in doseže kranjsko-gorska polja, kjer je predvidena postaja.

V smeri proti Podkorenu vodi proga čez dva mosta preko Save, tako da ima železnica zvesto spremljevalko zopet na desni. Trasa je projektirana z vzponom, dokler ne doseže med izvirov Dolinke in Ratečami dolinsko zaporo, ki jo mora železnica predreti, da pride na razvodje pod vasjo Rateče. Od tod vodi proga v blagem nagibu proti Podklancu, kjer naj stoji postaja. Podklancem se dolina nenadoma zniža za približno 27 m in trasa mora zaradi tega premagati oster padec z 20 ‰; posledica tega je, da železnica ne more biti od Podklanca dalje speljana nič več po dolini sami, marveč mora teči ob njenem gorskem pobočju.

Od močvirnate ravnice nad Klancem prekorači proga Jezernico in pada po Tratah po pobočju ob zgornjem in spodnjem delu Bele peči, premosti Črni potok in Koprivniško grapo. Trasa se še dalje znižuje proti dolgemu travniku, da doseže s premostitvijo dveh grap in s predorom gorskega boča planoto pri Marju, kjer se na postaji Spodnji Trbiž nasproti Kokave združi s prestolonaslednikovo železnico. Tako bo vzpostavljena zveza Beljak—Trbiž. Iz tega vzroka je komite izdelal projekt le za progo Ljubljana—Trbiž.<sup>57</sup>

#### INACICE IN SPREMINJEVALNI PREDLOGI

Nekaj variant in naknadnih predlogov je bilo obravnavanih z zapisnikom o političnem obhodu železniške trase Ljubljana—Trbiž.

Ta politični obhod je razpisalo trgovinsko ministrstvo na osnovi ukaza z dne 19. maja 1869, oziroma z odredbo deželne vlade dne 6. junija istega leta. Ista oblast je sporočila z dopisom magistratu, da vodi komisijo v mestnem pomeriju okrajni glavar Ivan Pajk.<sup>58</sup> Za ta obhod, ki je obsegal tri politične okraje: Ljubljana za odsek Medvode—Ljubljana; Kranj za odsek Št. Jošt—Stara Loka in Radovljica za odsek Bela peč—Ovšiče, je komisija potrebovala čas od 28.—30. junija, od 25.—26. junija oziroma od 12.—22. junija 1869. Za vsa obravnavana vprašanja so bile odločilne določbe odredbe trgovinskega ministrstva z dne 14. septembra 1854.

Najprej je bilo treba rešiti vprašanje kolodvora v Šiški. Kajti po odredbi trgovinskega ministrstva z dne 19. maja 1869 ni bil v Ljubljani za gorenjsko smer predviden noben kolodvor. Toda zastopnik generalne direkcije meni, da bo za to občino sčasoma potrebno, da ima gorenjska proga svoje postajne naprave v Ljubljani. Zato je nujno, da se predvidenim razmeram ustrezno pripravi postajni planum, kar je sedaj brez večjih težav mogoče. Upoštevajo naj se uvozi in izvozi do južne železnice z gorenjske smeri, da bodo loki merili najmanj 800 m in nagibi naj bodo do 2,5 ‰. Tudi zastopnik generalnega štaba zahteva v interesu vojaških potreb, da dobi Rudolfova železnica, upoštevajoč važno ljubljansko vozlišče, svoje kolodvorske naprave. Zveza med obema edinicama naj bo v loku zgrajena in taka, da uvozi in izvozi iz Zidanega mosta in Trsta ne bodo ovirani in da morejo vlaki brez nevarnosti voziti v smeri Ljubljana—Trbiž. Število tirov mora ustrezati prometni gostoti, zgraditi se mora nakladalna klančina, uporabna za stransko in čelno razkladanje in nakladanje. Če pa v Spodnji Šiški le ne bi bila postaja, potem naj bi odpravljala vlake v smeri Trbiža postaja Ljubljana. Zato je treba to odpravno edinico povečati in urediti tako, da ne bi prišlo do prometnega zastoja.

Istočasno je komisija obravnavala:

1. prošnjo občine Št. Vid, da se premakne proga v severni smeri proti Vižmarjem. S tem bo vaščanom ustrezno, da teče trasa vzporedno s kulturami, ker jih sedanja po sredini poševno prereže. S predložitvijo proge je postajališče Vižmarje bliže kraju samemu in tudi sosednim občinam. Komisija je vlogo upoštevala. Družba in podjetje soglašata in bo speljala ustreznega varianto;

2. predlog občine Tržič je bil, da gorenjska proga odkloni takoj v Vižmarjih na desno, prestopi Savo pod Tacnom in nada-



ljuje smer proti Kranju mimo Vokla. Vlogo je komisija izročila podjetju, da jo spravi v sklad v zvezi z drugimi predlogi;

3. prošnji papirnice v Goričanah, da ostane trasa na desnem savskem bregu, se pritrudi.<sup>59</sup>

Nadaljnji potek trase od Medvod do Kranja smo deloma že obravnavali. Tako preostane le še odsek Št. Jošt—Stara Loka v območju političnega okraja Kranj. V tem okolišju je komisija obravnavala predvsem lego postajnih naprav v Škofji Loki in Kranju.

Zastopniki mestne občine Škofje Loke so zaprosili v posebni prošnji pri trgovinskem ministrstvu, da se zgradi postaja čim bliže kraja. Komisija je povabila k razpravi župana na kraju samem. Temu je vodja raztolmačil, da je umestno graditi postajo bodisi v Virmašah bodisi pri Trati. Strokovnjakom komisije pa glede na obstoječe okoliščine absolutno ni mogoče svetovati, da se zgradi postaja blizu mesta. Na podlagi te izjave so zastopniki občine Škofje Loke soglašali, pristali in bili sporazumni, da naj bo postajni planum ob občinski poti, ki se odcepi od Suhe proti Trati. Občina prepusti komisiji v odločitev, da je postaja na levi ali desni strani navedene občinske poti. Enako sta se zadovoljila zastopnika Stare Loke in Trate, češ da imata obe občini le malo zemlje v tej okolici, želita pa, naj bo postaja na levi t. j. severni strani omenjene komunikacije. Ta, z dokazi podprta dejstva ovržejo nad 50 let stare trditve, da so se Škofjeločani otepli železnice s tem, da ne bi tekla v neposredni bližini kraja samega.<sup>60</sup>

V tem odseku moramo obravnavati tudi prošnjo rudarske družbe Edvarda in Ivana Urbančiča (Turn) v Kokri, da bi šla proga pri Drulovki na levi breg Save, odtod pa po ravnini do Kranja, kjer naj bi bila postaja za kranjskim pokopališčem med obema cestama na severni strani, ki vodita na kokrški most. Toda vpliv dr. Tomana, da bi pomagal svojim rojakom v Kropi in Kamni gorici, je bil bolj odločilen.<sup>61</sup>

Še enkrat so poskušali Kranjčani in z njimi Tržičani svojo srečo, da bi se zgradila postaja na levem bregu Save. Občina Preddvor je stavila tak predlog. Podprla ga je s tem, da teče železnica od Kranja dalje po levem bregu do Podnarta, kar bi ustrezalo želji Tržičanov. Pred Podnartom pa bi proga prekoračila Savo in prešla v traso, ki jo podpira komite. Komisija je odklonila ta predlog.<sup>62</sup>

Če bi tekla železnica od Kranja dalje preko Naklega v Žiganjo vas in se tako približala Tržiču, potem bi morali med Žiganjo vasjo in Begunjami premagati tako težak teren, da bi bila gradnja železnice sploh ogrožena. Vsekakor je glavni del industrije in produkcije v krajih na desnem bregu Save. Edino Tržič je v tem izjema. Toda za vse tri industrije v Kropi, Kamni gorici in Tržiču je dovozna pot do postaje Podnart enako dolga. Prav zato ni bila določena trasa v lipniški oziroma kamnogoriški dolini.<sup>63</sup>

Obstal je načrt, da se obide težka pot do visoko ležečega radovljiškega in leškega polja oziroma se izogne trasiranju v savski dolini od Podnarta dalje do Mošenj. Kot nadomestilo naj bi šla proga po dolini Lipnice v smeri Bleda. Toda terenske težave bi bile velike; poleg tega bi se proga preveč odmaknila Tržiču.<sup>64</sup>

Enaki načrti z zvezo postaje Podnart—Kropa—Bled—Boh. Bela so se pojavili leta 1939. S tako traso bi se morali izogniti Jesenicam.<sup>65</sup>

Prva postaja na radovljiškem polju je bila predvidena v Lescah. Zato je občinski odbor mesta Radovljice zaprosil gen. direkcijo železnic, da se zgradi postaja kar najbliže mestu. Ta vloga je protokolirana pri pristojnem okrajnem glavarstvu in deželni vladi z dne 24. junija. Poleg tega je predložila občina neposredno enako prošnjo navzoči komisiji, ki je obenem protivloga občinskim odborom Bleda, Gorij, Lesc in Mošenj. Zastopniki mesta Radovljice predlagajo, da se postajni planum v Lescah pomakne za 300—400 sežnjev niže. Komisija je mnenja, da bi bil tak prenos postajnih naprav brez nadaljnega mogoč. Nikakor pa ne bi bilo iti niže, ker bi bilo treba predvideni vzpon 14 % zvišati že na daljšem poteku na 20 %, kar bi bilo v škodo celi trasi, ki ne doseže nikjer tolikega nagiba. Zgraditev postaje Lesce v profilu 555 in 560, t. j. v smeri Radovljice ne bi podaljšala dovozne ceste toliko, da bi vplivala razlika na prosperiteto pritožnikov pri prevozu robe in potnikov. Zastopnik generalne inšpekcije ni dal odločilne besede, pač pa je prepustil ta spor v končno odločitev ministrstvu.

Končno naj še pripomnim, da so bili dokajkrat med Jesenicami in Belo pečjo določeni profili z rampami, kjer je bilo odrejeno in dovoljeno deponiranje lesa za splavljanje po Savi. Nisem še opazil, da bi se tak prevoz lesa opravljal še danes.<sup>66</sup>

Iz prejšnjih izjav smo mogli ugotoviti, da sta se gorenjska rojaka dr. Toman in V. C. Supan mnogo trudila, da je stekla železnica

med Ljubljano in Trbižem in slednjič Beljakom. Morda je bila ta gospodarska pridobitev v marsikaterem primeru že prepozna. Predvsem smo mogli ugotoviti, da razni gospodarstveniki v jugovzhodnem predelu Gorenjske niso mogli doseči, da bi zapustila proga desni breg Save. Gospodarsko sodelovanje obeh omenjenih mož, dr. Tomana in Supana, je bilo povezano, ker sta poznala obadva, posebno prvi, že od rane mladosti bedno življenje svojih kroparskih in kamnogiških rojakov. Noben trud ni bil prevelik, da bi z železnico, ki naj pelje kar najbliže tem krajem, pomagala do zaslužka. Tako naziranje spoznamo najbolj iz izjave, ki jo je dal ob zaključku zapisnika o političnem obhodu predsednik trgovinske in obrtne zbornice, ki pravi dobesedno: »Železnice so iz trgovskih in splošno gospodarskih ozirov dandanes najvažnejše prometno sredstvo. Železnice kot komunikacije pospešujejo cirkulacijo in prinašajo s tem velike prednosti, da olajšajo dovoz surovin in odvoz izdelkov hitro in poceni. Tako se zmanjšujejo prevozni stroški. Železnice torej ne dvigajo le samo obstoječe industrije, marveč dajo povod nastajanju nove.«

Ker pa je že obstoječa industrija na Gorenjskem na desnem bregu Save, potem je razcvit sedanje industrije samo tedaj mogoč, če teče železnica Ljubljana—Trbiž od Podnarta dalje na desnem bregu. Tudi samo na desnem bregu morejo nastati nove industrije iz razloga, da so tu vodne moči in gorivo na razpolago.

Kot sosed Jadranskega morja ima naš trgovski okoliš vse pogoje za največjo produkcijo najrazličnejših vrst blaga in edino produkcija lahko zavira nadaljnje obubožanje naroda. Iz tega razloga mora zastopnik trgovske in obrtne zbornice odločno izjaviti, da teče železnica na desnem bregu, če naj služi proga Ljubljana—Trbiž praktični in gospodarski koristi. Zastopnica trgovskega in obrtniškega stanu je predložila že pred letom dni trgovinskemu ministrstvu na njegov poziv seznam specialnih etablismajev.

K vsem gornjim izjavam dodam, da je v interesu splošnega prometa zgraditi čimprej progo Trbiž—Ljubljana. Le pod tem pogojem je važnost podana; prav posebno pa se bo izkazal njen svetovni pomen, kadar bo vzpostavljena zveza z Bodenskim jezerom; ta zveza bo najkrajši posredovalec med industrijo na severozahodu in jugovzhodu. Ker bo nova železnica konkurenca južni železnici, je nujno, da dobi Ljubljana v interesu prometa svoj kolodvor, brezpogojno pa tovarno odpravo s primernimi skladišči.<sup>67</sup>

Koncesija je bila osnovni dokument za posameznika ali družbo, da je smel pod določenimi pogoji sploh začeti s trasiranjem in na to z gradnjo dovoljene proge. Pridobitev koncesije po zastopnikih slovenskega naroda za gorenjsko progo je bil prvi poskus, ki je propadel. Koncesijo si je izvojevala tuja družba s tem, da se je zadovoljila z zmanjšanjem naložene glavnice po 5000 gold. na miljo (na podlagi zakona z dne 9. julija 1868) naslednjega leta dne 23. februarja. Osnove te koncesije so bile izdelane v splošnem na osnovi določb kakor drugim družbam. Razlika je bila le v tem, da je bila naložena glavnica odrejena na vsoto 1,195.000 gold. za miljo in dovršni rok omejen na dobo treh let.<sup>68</sup>

Iz ohranjenih dokumentov pa je morala biti zadeva drugačna. Nimam namena, da bi očrnil takratne Slovence - voditelje, pa tudi ne bi hotel prati zamorca. Neprizadeto bom podal meni dostopne vire. Bralci pa naj si ustvarijo sklepe na podlagi dobesedno podanih izjav posameznikov. Zanimivo je dejstvo, da najde koncesija tudi mesto v slovenski literaturi.<sup>69</sup>

Dne 22. maja 1867 se je začelo novo zasedanje drž. zbora s prestolnim govorom, ki je izrazil upanje, da bo državni zbor pritrdil nagodbi z Ogrske, to je oktroirani dualistični ureditvi države. Pri adresni debati sta govorila 3. junija Toman in L. Svetec proti dualizmu. Iz ponatisnjenih govorov se je moglo ugotoviti, da so slovenski poslanci glasovali za dualizem. Ta korak so utemeljevali glede na solidarnost s Poljaki in glede na korist domači deželi. Na podlagi teh ugotovitev in vesti je pisal inž. J. Junkar z Reke dne 25. junija 1870 Francetu Levstiku privatno pismo, ki je deloma ponatisnjeno na strani 53 knjige, ki jo je izdala Slovenska Matica pod naslovom »Levstikova pisma« l. 1931. Ker ta dokument še ni bil v celoti objavljen, ga v prevodu iz nemščine nudimo bralcem, da si ustvarijo svoje mnenje.

Prevod se glasi: »Dragi prijatelj! V prilogi Ti pošiljam obljubljeni Suppanovo fotografično sliko in po karti risano mrežo železnic, ki jih je projektiral. Živordeče črte predstavljajo železnice po Suppanovi zamisli,<sup>70</sup> temno rdeča (predelska proga) pa predstavlja Klunovo idejo, za katero živi in pade. Za predelsko železnico stoji Depretis v družbi drugih, ki jih je pridobil zase Morpurgo (Rotschild) v korist južne železnice, t. j. da so bili podkupljeni. Klun se je izjavil, da v primeru (smešno) s Suppanovimi načrti soglašala, pač pa ni bilo treba oporekati želez-

nici Beljak—Predel—Gorica, če ne bi bil sicer dosledni pomen vsake druge linije napadal. Modro vértane vijuge predstavljajo proge južne železnice, ki so v obratu.<sup>71</sup>

Dokaj primerno moreš vplesti v biografijo Tomana; enako stolnega farja, njegovo ženo kot odločno nemško borko, nič manj Bleiweisa, Costo, Petra Koslerja (nacionalista), Tönniesia i. dr., ki so člani tako imenovanega ljubljanskega komiteja za železniške proge. Tem se je pridružil v zadnjem času dr. Wurzbach. Toman je prejel kot ustanovno vsoto 523.720 gold.; od tega 100.000 gold. v gotovini, ostanek 1/3 v prioritetah, 2/3 v akcijah Rudolfove železnice. Ne pozabi na prijatelja Schnudlerja, ki ga je postavil za senzalnega mešetarja za Rudolfovo železnico — je namreč v upravnem odboru Rudolfine. O razdelitvi sem poučen in mi je Suppan sam pripovedoval. Sam je prejel 10.000 gold., Bleiweis, Costa, Kosler, Tönnies in ostalih pet družbenih članov pa po 3000 gold. Toda Toman je odtegnil devetim navedenim gospodom po 300 gold. S tem zneskom naj bi se poravnali njegovi in Suppanovi potni in agitacijski stroški, ki so znašali 2700 gold. Zelo pretkano se je vključil zvitorepec Pongratz, ki si je pridobil v času razpravljanja projekt inž. Pribila. Pongratz je nastopil kot tekmeč in so ga zadovoljili s 60.000 gold. Kako so pri tem opeharili Pribila, je znano. Dobil je pač odškodnino omenjenega izdajalca. Tudi Pongračevih 60.000 gold. lahko mirne duše omeniš; po Ljubljani pa se je ustil, da je več prejel kot Suppan kljub temu, da ni bil družbeni član. To mi je Suppan zaupal. Med drugim je Pongratz trdil, da sta Toman in Suppan smrtna sovražnika. Le predvidena podelitev koncesije za dolensko železnico ga odvrča od civilne tožbe. Komite si ne mara pokvariti nove pečenke, vendar odloženo ni opuščeno. Tudi Klun je terjal za sebe; toda zamudil je. Ustanovni račun za progo Ljubljana—Trbiž je bil že zaključen. Od tega dneva dalje je postal Klun Rudolfiani smrtni sovražnik.<sup>72</sup>

Dalje beremo v prej citirani knjigi: L. Toman je dobil koncesijo za gorenjsko železnico kot plačilo za svojo oportunistično politiko.<sup>73</sup>

Za nadaljnji komentar k vlogi koncesije navajam izjavo Frana Šukljeta, ki piše: »Posebno nas je ogorčila vest, da se je tedaj vršila neka kravja kupčija z gorenjsko železnico. Dr. Toman Lovro je baje od Beusta dobil koncesijo za progo Ljubljana—Trbiž, pri kateri je država garantirala vso gradbeno glavnico, ter je to koncesijo eno uro kasneje že prodal za veliko vsoto denarnemu

konzorciju. Še nekaj let potem mi je v čitalniški restavraciji potrdil to govorico gospod »Favci« — tako so namreč Ljubljanci zvali predsednika trgovske zbornice V. C. Suppana. Čutil se je zelo prikrajšanega; v sveti jezi mi je pravil v mešani govorici en stavek nemški, drugi slovenski, da je on sam imel vse delo, ves napor, a njemu da so dali le malenkost; »der Toman hat alles andere eingesteckt« (Toman je vse drugo vtaknil v žep).<sup>74</sup>

Kot tretji komentar navajam naslednje poročilo dr. J. Vošnjaka, ki pravi: »Dr. Toman pa je to leto (1867/1868) popolnoma utihnil; na obče strmenje je še celo v delegacijah v Pešti glasoval za dispozicijski sklad in s tem izrekel svoje zaupanje. Pa temu se nismo čudili, ko smo slišali in tudi čitali v listih, da je koncesijo za gorenjsko železnico, za katero je država prevzela garancije, dobil dr. Toman. In kmalu se je raznesel glas, da je dr. Toman to koncesijo prodal neki banki za 120 ali 150 tisoč gold. Iz tega denarja so se plačali stroški, ki jih je imel dotični konzorcij za pripravljalna dela. Tudi vsak član konzorcija je dobil neki znesek, ki se je pa n. pr. V. C. Suppanu, predsedniku trg. zbornice, premajhen zdel, kar je lahko vsak čul iz njegovih ust, kadar je v krčmi govoril o tej stvari. Dr. Toman je podaril Slovenski Matici 10.000 gold. in si kupil graščino Polhov Gradec. A ni dolgo užival ploda svojega delovanja. Začel je bolehati in umrl dve leti pozneje l. 1870.«

Dr. Vošnjak nadaljuje: »Premišljeval sem, ali naj bi to vso stvar, ki nekako osenčuje Tomanovo sicer idealno podobo, omenil v svojih spominih; a vse to je takrat bilo znano in govorilo se je javno o tem, ne da bi kdo oporekal, torej ni bila nobena tajnost, kvečjemu glede zneska. Sicer pa je tudi Levec v svoji biografiji Levstikovi o tem govoril in Slovenski Narod je l. 1889 imel neko opombo o tej stvari. In naposled, ko bi Toman, Svetec in ostali slovenski poslanci bili delali Beustu še tako ostro opozicijo, bi s tem nič ne opravili. Tako pa so vsaj Kranjci dobili gorenjsko železnico in dr. Toman, ki je ves svoj čas in vse svoje delo žrtvoval za narod, je zaslužil, da je vsaj zadnje dni življenja brezskrbno preživel.«<sup>75</sup>

Za razumevanje razpleta o pridobitvi in prodaji koncesije pojasnim, da je bil nekajkrat omenjeni Beust ministrski predsednik takratne avstrijske vlade. Beust je vodil razgovore z Madžari o nagodbi in dualistični ureditvi države.

(Se nadaljuje)

1716, 1718, 1725, 1726, 1732 priloga 4, 1735, 1740 fol 8. — 12. Drž. a. LRS Vicedom a. I 138. — 13. Drž. a. LRS Vicedom a. I 95. — 14. Drž. a. LRS Stan. a. fasc. 316, 522, 556, 586; Reigersfeld XIX Kranjske stanovske zadeve 1742, 1744. — 15. Drž. a. LRS Stan. a. fasc. 556, Gub. a. 1809 fasc. 5 Nr. 3741. — 16. Mestni a., Knjige izdatkov 1745, 1746, 1748, 1749, 1750, 1751, 1755, 1756, 1757, 1758, 1759, 1760, 1762, 1765—1775. — 17. Mestni a., sodni protokoli 28. maja 1756. — 18. Drž. a. LRS, Commencien Commission P. Nr. 16. Andrejka navaja (Kronika III str. 132) pomotoma, da je bila ljubljanska smodnišnica postavljena leta 1774. — 19. Mestni a. Reg I fasc. 165. Prim. tudi Hermann, Reisen II str. 111 in 119. — 20. R. Andrejka, Kronika III, str. 132. — 21. Schematismus für das Herzogtum Krain 1795 str. 87 in 88 in Instanzschematismus im Herzogtum Krain 1796 str. 92. — 22. Mestni a. Reg I fasc. 151. — 23. Drž. a. LRS, Gub. a. 1814 Nr. 1194. — 24. Drž. a. LRS, načrti, mapa 35. — 25. Drž. a. LRS, Gub. a. 1809 fasc 5 Nr. 3741. — 26. Mestni a. Reg I fasc. 165 LXIII; A. Aškerc, »Slovenski akti iz mestnega arhiva ljubljanskega« v Izvestju

Muz. društva za Kranjsko 1904, str. 172. — 27. Drž. a. LRS Gub. a. 1813 Nr. 584, 585, 810 in 1121, Intelligenzblatt zur L. Z. 1818 Nr. 31, 1821 Nr. 1, Mestni a. Reg I fasc. 200. — 28. Drž. a. LRS Gub. a. fasc. 19 Reg Zahl 181 Nr. 8484, fasc. 11 1819 Reg Z 390 Nr. 3759, 1824 fasc. 11 Nr. 17/5945. — 29. Gub. a. 1858 fasc. 11/537, 1842 fasc. 12—32, nam. a. repertorij. — 30. Drž. a. LRS Präsidiale 1884 Nr. 3021. — 31. Drž. a. LRS Gub. a. fasc. 25 Nr. 13620. — 32. Bericht der Gratzter Handels u. Gewerbekammer 1857—59 str. 46 in 143, Bericht über die Ausstellung London 1851 str. 69 in 95. — 33. Handwörterbuch der Staatswissenschaften geslo »Pulver«. — 34. Drž. a. LRS, namestniški a. fasc. 36 Abt. 4. — 35. Drž. a. LRS namestniški a. Präsidiale 1856 Nr. 3871, fasc. XIII. R. Andrejka, »Znameniti slovenski trgovci«, Trgovski Tovariš 1936, navaja pomotoma, da je bila smodnišnica sezidana med leti 1853 in 1854. — 36. Statistično poročilo trgovsko-obrtniške zbornice v Ljubljani za leta 1870 str. 297—299. Ni torej točna navedba Lakatoša (Industrija Slovenije str. 89), da je bila smodnišnica osnovana leta 1860.

## 90-LETNI JUBILEJ GORENJSKE PROGE

JOZE JENKO

III

(Konec)

### NEKAJ MISLI O KONCESIJAH IN GARANCIJAH

V prednjem odstavku sem govoril o dovoljenjih za pripravljalna dela in gradnje železnic. Za razumevanje te faze v nastajanju železniške zgodovine moramo poznati posamezna obdobja. Nekateri zgodovinarji jih poznajo po šest, drugi zopet manj. Vendar je snov posneta skoraj povsem enako.<sup>76</sup> V tretji številki Kronike 1959 sem v članku Ob stoletnici proge Pragersko—Kotoriba (Vel. Kaniža—Budimpešta) že pojasnil tri obdobja. V sestavku o gorenjski železnici moram obravnavati še zadnje periode, ker jih ni nobena od slovenskih železniških prog prehodila do razpada avstro-ogrške monarhije, kakor naša jubilarntka.

Koncesije je izdajalo pristojno ministrstvo za javna dela in obrtnijo v sporazumu z notranjim ministrstvom ter komisijo za obrambo brez pristanka poslanske skupščine;<sup>77</sup> s soglašanjem parlamenta pa prvič 5. oktobra 1863.<sup>78</sup> Toda kljub temu ni bilo med posameznimi bogataši in kapitalističnimi družbami pravega zanimanja. Tudi bogati načrti nove železniške mreže v letu 1854 in tudi 10 let pozneje niso vžigali. V prvi novi mreži 10.000 km, v kateri so bile včrtane v Sloveniji štiri proge: Maribor—Velika Kaniža, Št. Peter—Reka, Maribor—Celovec in Celovec—Beljak—Udine

(Videm), niso bile privlačne.<sup>79</sup> Ravno tako tudi drugi načrt z 921.77 milj dolžine z izdatki okoli 684 milijonov gold. ni bil vabljev, čeprav je bilo predvidenih na jugoslovanškem delu 133.71 milj v vrednosti 91.7 milijonov gold. novih prog.<sup>80</sup> Po nalogu trgovskega ministrstva poleti 1864 izdana spomenica za sestavo novega načrta železniških zvez je bila drugod z zanimanjem sprejeta. Le kranjska vojvodina je pogrešala v programu našo gorenjsko progo. Tudi drugod so ugibali, za katere projekte in pod kakšnimi pogoji bodo dovoljene in podeljene koncesije.

Novi koncesijski zakon od 14. septembra 1854 je predvideval, da mora imeti vsaka javna prometna naprava dvojno koncesijo. Prva je dovolila pripravljalna dela, ki so lahko trajala 1—5 leta, privoliti vanje pa je moral tudi vladar. Stroške za pripravljalna dela utrpi podjetnik-prosilec. Toda tako dovoljenje še ne da nobene prednostne pravice za gradnjo železnice. Za gradbeni pristanek pa ni bilo vabljevih pobud, posebno ne v revnejših in neindustrializiranih pokrajinah. Podjetnik je lahko zgubil vse premoženje. Več zanimanja bi bilo za načrtovane proge takrat, če bi država prevzela pripravljalna dela in jih z načrti brezplačno izročila posameznim udeležem

cem oziroma družbam, čeprav je spomenica predvidevala, da se morajo izdatki državi povrniti. Tako osredotočje je bilo važno pri upoštevanju gospodarskih, političnih in vojaških vidikov.

Važno je bilo, kdo bo progo gradil in kdo bo nudil potreben denar. Ta problem je bil najtrši in se razni poskusi niso obnesli. Prav zato je bilo ljudstvo in skrivaj istočasno tudi ustanove proti sistemu državnih železnic, ki je bil adaptiran leta 1842 in opuščen po izdaji novega koncesijskega zakona. Velika večina interesentov je bila za akcijske družbe z drž. garancijo. Pri takih podvigih se more udeleževati inozemski kapital, če ima zajamčen tudi le majmanjši donos. Država pa tvega prav malo, ker pripade po dosegu koncesijske dobe vsaka železnica njej v last.

Kritik prof. dr. Th. Michel ne soglaša, da se dela za vsak projekt toliko reklame v časopisih, brošurah, češ da se zanima za vsako novo progo ves denarni svet. Država potrebuje predvsem stranske proge, ki so zveza med obratujočimi glavnimi progami in ki brez teh ne morejo živeti in napredovati. Gradnja lokalnih prog je potreba pokrajin, kjer teče vlak; nikdar pa ne smejo biti lokalke špekulacija, ker se dovršitev le podraži, medtem ko je vrednost akcij in obligacij starejših, že obstoječih železnic manjša. Inicijativo za gradnjo lokalnih prog mora dati tisti del prebivalcev, ki jo nujno potrebuje. Nato se ustanovi konzorcij posestnikov, bogatašev in industrijcev, ki sporazumno z vodilnimi uradi, občinami, deželami in državo premlevajo vse okoliščine za ustvaritev te proge.

Zagotovljeni kapital se uporablja za pridobitev oziroma nakup sveta, za gradbene izdatke in potrebna prometna sredstva. Za odkup zemljišč služijo določbe ekspropriacijskega zakona ali pa se parcele zamenjajo. Te stroške nosi občina; njej jih prvine upravna družba.

Gradbeni kapital se izposodi na podlagi izdanih partialnih obligacij. Te se izdajajo mesečno in ustrezno z gradbenim napredovanjem. Obrestujejo naj se takoj po 5 ali več odstotkov. Kapital se plačuje z žrebi, ko je prog a že nekaj časa v obratu. Presežki pri dohodkih, kolikor jih je več po odbitju obresti in letne plačilne vsote, se pribijajo za amortizacijo dolga, ki izvira iz nakupa sveta. Upnikom pa ostane vrednost proge z vsem drugim premoženjem. Če tega ni, mora dežela prispevati k primanjkljaju. Zato naj se vlagajo morebitni presežki vsako leto v deželno blagajno. Zaradi cenej-

šega obratovanja pripada vsaka lokalna vpadajoči glavni progi, kar je v obojestranskem interesu.<sup>81</sup>

Pouk v dobro informirani citirani reviji je bil hud poper avstrijski vladi, ki je izdala parolo: »Gradite železnice!« Toda ta poziv je ostal brez odziva in odmeva pri zasebnikih in enakih družbah.<sup>82</sup> Vojni porazi v letu 1866 so mogli samo negativno vplivati na življenjsko raven prebivalstva. Kljub temu je bilo v letu 1866 na novo koncesioniranih prog v dolžini 2267 km in za gradnje predvidenih 292 milij. gold.<sup>83</sup> Koncesijski zakon je nudil izredne ugodnosti kot vabo privatnim podjetjem. Take ugodnosti so bile med drugim: ustvarjalna in upravljalna doba je trajala do 90 let, po preteku tega privilegija preide železn. imovina z vsemi nepremičninami brezplačno v drž. last, bivši upravitelj pa obdrži vse druge dobrine, izvzemši predmete, s katerimi se vzdržuje prevoz. Citirani zakon poudarja, da morajo biti tirne naprave pri predaji z vsemi pripomočki v uporabnem stanju. Koncesionarje štiti zakon spričo konkurence pred morebitnimi paralelnimi progami, ki se smejo graditi le s pristankom državne uprave v izrednih strateških, političnih in komercialnih razmerah. Ob enem pa je zakon pooblastil vlado, da more odkupiti še pred časom poteka koncesijske dobe katerokoli železnico.<sup>84</sup>

Toda notranji in zunanji položaj podonavske monarhije je zahteval vedno večje žrtve. Skrajno sredstvo je bila prodaja obstoječih železniških prog francoskim kapitalistom v zvezi z bankami Rothschilda, Sine, Eskelesa in avstrijske obrtne banke. Nastala je prva c. kr. avstrijska družba avstrijskih železnic, ki se je pozneje razdelila v več samostojnih privatnih podjetij. Ustanovljena družba je prevzela severne, jugovzhodne in lombardijsko-beneške proge. Nakupna cena je znašala komaj 50% gradbenih stroškov. Med novimi železnicami na slovenskem ozemlju je bila c. kr. privatna koroška železnica od Maribora v Celovec in dalje na Tirolsko.<sup>85</sup>

Glede na napredek v gradnji železnic v evropskih državah je morala podonavska monarhija hiteti s podeljevanjem koncesij, ki so bile obvezne za garancijo potrebnega kapitala ali pa za donos dobička, izražene v odstotkih. Po osebni intervenciji dr. Tomana sta vlada in poslanska zbornica soglašali, da je bil zakon o pogojih in ugodnostih za progo Ljubljana—Trbiž s priključkom na nastajajoče omrežje Rudolfove železnice sprejet. Zakon z dne 9.

julija 1868, izdan 18. istega meseca in istega leta v državnem zakoniku št. 103, kos XXII, pooblašča vlado, da sme pri podelitvi koncesije odobriti državno jamstvo za 5 % čisti donos v srebru za stvarno in dokazno uporabljeno temeljno glavnico. Pri tem je parlament upošteval neugoden gospodarski položaj vojvodine Kranjske. Povišal je celó vsoto glavnice v primerjavi z drugimi na 1.200.000.— na miljo.<sup>86</sup>

Nova doba v gradnji in razvoju železniške mreže je nastopila takoj po razglasu koncesijskega zakona jeseni 1854. S tem je vlada upala, da bo pritegnila in navdušila domači in tuji kapital za ustanovitev železniške mreže, ki jo je predvidevala. Tak način pridobivanja in garancije se je obnesel v Franciji in so ga tudi za francoski sistem ikrstili. Vlada je upala, da za dogovorjene zneske ne bodo potrebni dolgoročni roki in da bodo po preteku garancijske in koncesijske dobe železnice padle kot zrelo jabolko v njeno naročje. Garancijski sistem je imel dve pogodbeni določbi: država je bila obvezna jamčiti potrebni gradbeni in obratni kapital v dogovorjenem znesku ali je morala jamčiti dogovorjeni čisti dobiček za uporabljeno premoženje. Poleg tega sta se država in podjetnik za vsak primer posebej dogovorila o olajšavah pri davkih, carinskih popustih pri nabavi materiala v inozemstvu itd. Toda tudi ta zamišljena pospeševanja gradenj privatnih železnic niso dosegla postavljenih ciljev.<sup>87</sup> Nasprotno nas uči zgodovina, da so posamezna podjetja izkoriščala državno garancijo. Kajti ugotovljeno je, da v začetnih dobah železnice niso bile rentabilne. Promet se mora šele ustvarjati s tem, da oživi obstoječa industrija in se ustvarja nova, ki dovaža surovine in odvaža izdelke. Gospodarski napredek okolice, ki jo objame novo prometno sredstvo, povzdigné rentabilnost žel. proge. Procvit pa je mogoč le v času dobro organiziranega gospodarstva. Če pa nastajajo gospodarske krize, kakor so se pojavljale v Avstriji v kratkih presledkih, oz. če se je pojavil kakor leta 1873 splošen gospodarski polom in pri železniškem podjetju ni dovolj kontrole, potem so se morala privatna železniška podjetja obračati na državno blagajno po podpore in predujme, ki so jih potrebovala za obvezna plačila in obresti izposojenega kapitala. Gotovina je imela značaj posojil, za katere so žel. podjetja plačala po 4 % obresti. Po virih je bila na ta način država obremenjena v času od 1868—1876 z več kakor 100 milijoni gold.<sup>88</sup> Rudolfova železnica je

bila udeležena do konca l. 1879 s 47.557.282 goldinarji.<sup>89</sup>

Med nerentabilnimi progami, ki so imele zajamčen čisti donos, pa so izkoriščale prekomerno garancije, je bila tudi naslovna proga. Vlada je morala ubrati v železniški politiki novo pot. Z zakonom dne 14. decembra 1877 zaznamujemo začetek prehoda po raznih družbah upravljajočih železnic v zopetno državno posest. Ta politični in gospodarski preobrat se mi izvršil takoj, marveč je trajal vpeljani sistem skoraj celo desetletje.<sup>90</sup>

#### POMEMBNI UKREPI V ZGODOVINI GORENJSKE ŽELEZNICE

Trgovinsko ministrstvo je predložilo že 10. decembra 1876 državnemu zboru zakonski osnutek, ki naj bi pooblaščal vlado, da sme dajati železnicam z državno garancijo predujem, s katerim naj krijejo morebitne primanjkljaje. Z dajanjem takih podpor more država prevzeti delno oziroma tudi v celoti upravljanje takih podjetij sama ali pa poveriti katero drugo ustanovo dotlej, dokler ni bila vrnjena posojena vsota. Če pa katerokoli žel. podjetje prejema v zaporednih petih letih nad polovico državne garancije ali pa če je v odplačilu predujma zaostalo najmanj 50 % imenske vrednosti zajamčenega akcijskega kapitala, more država povsem prevzeti obratovanje takih prog do povračila polovice garantiranega dolga.

Take stroge ukrepe je vlada morala podvzeti, ker je nastal do l. 1876 tak garancijski dolg nad 100 milijonov gold., kakor smo ugotovili v prejšnjih odstavkih. Sicer je gospodarski svet doma in tudi v tujini močno kritiziral tak zakonski predlog, vendar je imela vlada zaslonbo pri večini parlamenta, tako, da je bil zakon dne 14. decembra 1877 sprejet.<sup>91</sup> S tem dnevom oživi nova doba avstrijskih železnic, drugi termin podržavljenja železniških prog.

Ni pri tem neinteresantno, da so se določila zakona garantiranih žel. podjetij začela uporabljati pri Rudolfovi železnici, ki jo je upravljala privatna družba in se v teku 10 let zatekla k pomoči državne blagajne za znesek, ki sem ga omenil v prejšnjem odstavku. Zajamčeni čisti donos je visoko presegal izkoriščene predujme. Zato se ne smemo čuditi, da je uprava Rudolfove železnice in s tem tudi naša gorenjska proga, ki je bila takoj v začetku otvoritve proglašena za integralni del celotnega podjetja, na osnovi § 4 uveljavljenega zakona med prvimi obveščena, da prevzame upravlja-

nje celotne proge od Donave do Save na račun družbe državna uprava. Prezem je bil določen s 1. januarjem 1880.<sup>92</sup>

V dobi naslednjega decenija je bilo podržavljenih zelo mnogo železniških glavnih prog in lokalk širom Avstrije. Prav zato ni mogla ostati Rudolfova železnica edina kot sekvestrirano podjetje. Vlada se je odločila za odkup. Dolgotrajna pogajanja so pospešila, da jo je državna uprava prevzela z novim letom 1884 v upravljanje na svoj račun in ne več na stroške privatne družbe in si pri tem izrekla pravico, da jo more odkupiti. Dokončna ureditev finančnih vprašanj se je zavlekla do 28. julija 1887, ko je gorenjska proga prešla v dokončno državno posest. Likvidacija prejšnje družbe se je izvršila šele 11. decembra 1889.<sup>93</sup>

#### ZVEZA MED BELJAKOM IN TRBIZEM

Gorenjska proga teče že skoraj tri leta kot slepa železnica. Pod tem naslovom si predstavljam železnico, ki visi z enim priključkom na južno železnico v Ljubljani in neha na gornjem drugem koncu brez zveze na kako drugo posestrimo. Pod takimi razmerami je bilo stanje nove proge nemogoče. Bilo je nujno, da se poveže Beljak kot važen prometni vozil v južnozahodni smeri s Trbižem. To pa ne samo iz potrebe, da dobi stik z gorenjsko železnico, marveč je bila avstrijska vlada po mirovni pogodbi na Dunaju dne 3. oktobra 1866<sup>94</sup> obvezana, da izda koncesijo ali država sama gradi progo, ki ima priključek obojestranski, t. j. v Italiji ali Avstriji v naselju Primolano oz. v Furlaniji pri Pontebi. Toda ne enemu, ne drugemu partnerju se ni mudilo. To je videti iz zakasnele otvoritve te kanalske proge dne 30. oktobra 1879,<sup>95</sup> ko sta se obe sosedni državi sporazumeli o železniških priključkih v Krminu, Ali in Pontafllu.

Tudi med vlado in družbo Rudolfove železnice ni bilo pravega sporazuma. Upravni družbeni svet je že na prvi redni generalni skupščini dne 14. decembra 1868 sklepal o podaljšanju proge iz Beljaka proti državni meji v smeri Furlanije. Ker na ta sklep ni bilo odmeva, se je družba zadovoljila le z delno progo Beljak—Trbiž. Ta odsek naj bi bil zvezni člen med gorenjsko progo in že obratujočimi družbenimi železnicami na Koroškem in Štajerskem. Toda zahteva, da bi se obenem lotili predelske proge, je zavlekla tudi izgradnjo delnega zveznega člena. Trgovinsko ministrstvo je 8. novembra 1870 ponovno sprožilo to vprašanje, ki pa ni vsebovalo državne garancije. Po daljših poga-

janjih v parlamentu je bil sprejet zakon o gradnji zveznega člena Beljak—Trbiž dne 28. marca 1871, ki je bil mesec kasneje sankcioniran.<sup>96</sup>

Vendar se pristojno ministrstvo z gradbeno družbo ni moglo sporazumeti o poteku trase med naselji Kakovo in Gor. Trbižem. En interesent je protežiral gradnjo na levem t. j. južnem, drugi pa na desnem bregu Ziljice. Novi obhodi, razprave in projekti so zavlekli začetek gradnje do pozne jeseni l. 1871, ko je bila proga koncesionirana, rok gradnje je bil določen na dve leti. Kot najnižji ponudnik je začelo 12. aprila 1872 graditi progo podjetje Fritsch in Theuer za pavšalno vsoto 2.427.550 gold. za spodnji ter tri gold. po tekočem metru za gornji ustroj z dodatkom 201.283 gold. za mostna zidarska dela. Ta zvezna proga obenem z dogotovitvijo zveznega tira med južnim in državnim kolodvorom v Beljaku v dolžini 30,1 km je bila predana javnemu prometu dne 25. novembra 1873.<sup>97</sup> Gradbeni stroški so znašali gold. 5.125.200.—<sup>98</sup>

#### PRISPEVKI H GRADNJI IN OTVORITVI

Viri k naslovni temi so celo v časopisih dokaj skromni. Kakor je prešla koncesijska listina iz prvotnih slovenskih rok, tako je prevzelo izvršitev proge glavno podjetje Tomaž Brassey, brata Klein in Karl Schwarz, analogno kakor so zgradili ostalo Rudolfovo železnico. Poročila o pričetku gradnje v začetku niso zanesljiva. »Novice« omenjajo, da so zasadili prvo lopato 1. aprila 1869, medtem ko poroča drug vir začetni dan takoj po žetvi v juliju istega leta.<sup>99</sup> Tako zavlačevanje je povzročila neodločnost, kako naj se položi proga v posameznih, manj važnih odsekih kljub temu, da je bila trasa že točno določena po odobrenih načrtih. Morda moramo iskati takšne izrednosti v nenavadni predložitvi spremenjenega načrta, ki ga je komisija v korist velike večine Gorenjske odklonila. Morda se je zavlekel začetek tudi zaradi ščuvanja kmetov, ki so bili po nevednosti zapeljani po neodgovornih posameznikih, da so ostali trmasti in trdoglavi pri oddaji zemljišč za potrebe železniških naprav.<sup>100</sup>

Progo Ljubljana—Trbiž so razdelili v dve gradbeni sekciji; prva je obsegala traso Trbiž—Jesenice, druga gradbeno ugodnejša pa od Jesenic do konca. V prvem gornjem delu v Kanalski dolini od Trbiža proti kranjski deželni meji so se pripravljali z vso vneto na delo. Tu se je izvršila ekspropriacija zemljišč brez ovir in le z oboje-

stransko uvidevnostjo. V tem 1.5 milj dolgem odseku počeni od začetne točke je v pomladanskih mesecih l. 1869 že zaposlenih 450 italijanskih delavcev.<sup>101</sup> Na tem odseku je bilo treba zgraditi najtežje objekte. Prav zato je naraslo število delavcev do 2000. Prodor dolinske zapore in premostitev Črnega potoka in Koprivniškega jarka-grape je bil trd oreh. Tudi most čez Jezernico, premaganje gorskega čela, planote pri Marju sta terjala največje napore in tehnično izvežbanost. Belopeški most je zgrajen iz velikih komadov — kvadrov. To je zadnji strokovnjaško sestavljen objekt na kranjski strani. Železne mostne konstrukcije je dobavila neka družba iz Kölna v Nemčiji.<sup>102</sup> Pri Trbižu so zasipali jarek, ki je zahteval 10.000 kubičnih sežnjev materiala. Tudi napisni prehod preko Morocuttijevega jarka je bil obilen. Toda nastopajoča izredno mrzla zima je zavrla napredek gradnje, kajti italijanski zidarji so zbežali domov.<sup>103</sup> V tem odseku je vodil gradbena dela neki podjetnik iz Gradca.

V južno-vzhodni sekciji ni bilo težjih objektov; most čez Savo pri Otočah ter oba predora pri Mostah—Žirovnici ter pri Radovljici sta zavlačevala napredek gradnje. Vendar je bilo zaposlenih pri regulaciji Save ves čas gradnje dokaj delovnih moči. Na tem delu so uporabljali že lokomotive in prevažali z njimi gradbeni material. Dokaj so rabili novega lesa, ki ga je že pripravljene odnesla povodenj jeseni l. 1869. Opeko so žgali v opekarni bratov Foramitti v Dvorski vasi pri Begunjah.<sup>104</sup> Splošno je bilo na delu največ domačinov, ki so vztrajali tudi v hudi zimi na prostem.

Ko je nastopila v l. 1870 pomlad, je delalo na vsej progi do 12.000 delovnih moči. Kajti skupen cilj je bil: progo dokončati še to leto. Delali so v izmenah tudi ponoči.<sup>105</sup>

Napovedi o otvoritvi proge so prinašali časopisi; vendar prerokbe niso držale. Oficialna preizkušnja je bila že 26. in 27. oktobra. Uprava Rudolfove železnice je uradno določila otvoritev javnega prometa za 14. december 1870.<sup>106</sup>

Na 102,09 km dolgi progi je urejevalo prometno službo 12 postaj. Te so bile: Trbiž, Bela peč, Rateče, Kranjska gora, Dovje, Jesenice, Radovljica—Lesce, Podnart, Kranj, Loka, Medvode, Vižmarje in Ljubljana drž. kolodvor. Postajališč takrat ni bilo. Prvo novo nakladišče-postajališče je zraslo v Slov. Javorniku.<sup>107</sup> Postajna poslopja so bila povsod skoraj enaka. Le pazljivo primerjajmo zgradbe med seboj in pristali bomo na to trditev. Seveda ne

smemo vzeti vzgled na postaji Jesenice, ki ima že tretje novo lice. Sčasoma so gradili nova izogibališča in postajališča. Mesto Radovljica ni imelo niti svojega postajališča, marveč skupno edinico v Lescah. V osmem desetletju je zrastle postajališčno poslopje levo v smeri vožnje proti Jesenicam; morda prav na prostoru sedanjega tovarnega skladišča. Zgradba je bila iz opeke, predalčasta in neometana. Imela je štiri najnujnejše in stisnjene uradne prostore. Šele leta 1915 so dogradili nakladalni tir. Prostor so pridobili s tem, da so podrli nekaj okoliških hiš in postavili sedanje poslopje ravno na nasprotni strani bivšega postajališča.<sup>108</sup> Narasčajoče število potnikov za Otoče—Brezje je narekovalo otvoritev postajališča v Otočah. Do leta 1887 so vstopali obiskovalci Brezij predvsem na sosedni postaji Podnart. Tako priča spominska plošča z napisom: »To ostajališče je ustanovljeno po prizadevanju Janeza Debeljaka iz Otoč 1887.« Na močno frekventirani edinici ni bilo nobenega zavetišča za čakajoče potnike. Vozne karte je prodajal dolga leta gostilničar Markelj nasproti sedanji postajni zgradbi ob cestnem prehodu. Kasneje so postavili leseno lopo na levi strani vožnje iz Ljubljane. Po prvi svetovni vojni so se začeli zanimati udeleženci, predvsem občina in samostan za izboljšanje in ureditev razmer. Sporazumno z žel. upravo so zgradili sedanje prostore. Pozneje v l. 1935/36, ko je zahteval vlakovni promet povečano kapaciteto proge, je bilo postajališče proglášeno za samostojno postajo.<sup>109</sup>

Dovoz ojačenj za soško fronto poleti 1915 je zahteval ustanovitev novega izogibališča v Žabnici, ki so jo prvotno klicali za Bitnje. Pod avstrijskim režimom so odprli še postajališči Šentjošt in Hrušico. Po l. 1918 so začela rasti postajališča kot gobe po dežju; tako ugotavljamo postajališča: Medno, Retéce, Martuljek, Podkoren in kot prvo odprto postajališče Planica, ki je do danes napredovalo v obmejno postajo. V svobodni Jugoslaviji sta bili dograjeni postajališči Besnica in Globoko. Prva je že napredovala v izogibališče; isti napredek pričakuje postajališče Retéce. Vsa našeta izpopolnjevanja zahteva tujski in vlakovni promet, ki razveseljivo narašča.

Po otvoritvi naše jubilarne pred 90 leti je bila potniška frekvenca tako majhna, da ji je bil kos en par potniških vlakov dnevno. Odhod vlaka iz Ljubljane je bil ob 14. uri 48 minut ter je končal vožnjo v Trbižu ob 20. uri 35 minut, torej po petih in pol ure; v nasprotni smeri je vozil pot-



niški vlak z odhodom ob 7. uri ter dospel na cilj ob 12. uri 35 min. V isti voznoredni dobi je uprava vpeljala nedeljski vlak med postajama Ljubljana—Radovljica—Lesce—Bled in obratno.<sup>110</sup>

Toda razmere so se iz leta v leto boljšale. Tako čitamo v časopisih, da sta vozila po dva potniška vlaka med postajama Ljubljana—Trbiž. Poleg tega je bil vpeljan ob tržnih dnevih v slovenski metropolji ob sredah in sobotah en par potniških vlakov med Ljubljano in Lescami.<sup>111</sup>

Poučeni smo, da je uprava hotela uvajati tudi izletniške vlake. V sredini maja 1874 je vozil nedeljski vlak do Lesca za izletnike na Bled in okolico. Toda odziv je bil pičel; komaj 40 potnikov se je poslužilo take vožnje. Morda je bilo krivo temu ponesrečenemu podvigu slabo vreme, nezadovoljiva organizacija in neživa agitacija.<sup>112</sup>

Prav zanimivo je, da so bili v potniških garniturah tudi vozovi s 4. razredom. Kakor izvemo, so bili izdelani vsi vagoni v tovarnah v okolici Münchena. Prevoz potnikov v 4. razredu je bil ukinjen 1. novembra 1877. Iz zadevnih poročil povzamemo, da uporabniki tega najcenejšega načina prevoza niso bili zadovoljni glede na nizko ceno.<sup>113</sup>

Čeprav nimamo zanesljivih podatkov, vendar moremo sklepati, da se je z otvoritvijo zvezne proge Trbiž—Beljak l. 1875 promet zadovoljivo dvignil. Gotovo ni ostala priključitev že obstoječi avstrijski mreži brez ugodnih gospodarskih posledic. Vendar zamisli boriteljev za gorenjsko progo niso tako odjeknile, kakor se je pisalo. Celotni promet ni dosegel zaželenih višine. V teku časa so se zgradile nove, takrat nepredvidene železniške zveze, ki so rinile progo III. reda v svojo sencó. Noben brzi vlak ni motil sanjajoče gorenjske pokrajine. Šele po letu 1918 je bila proga vključena v mednarodni promet. Dandanes čutimo zaostale naprave in z vso skrbnostjo se uprava trudi, da zadovolji prometnim zahtevam in konkurenci mednarodnega prometa.

Naj mi bo dovoljeno, da zapišem nekaj pripomb o pomenu takratnih železnic v narodnostnem oziru. Brez dvoma je, da so bile železnice močna opora za širjenje nemštva. V večjih industrijskih krajih na meji n. pr. na Jesenicah, v Trziču in drugod so ustanovili močne postojanke tujerodnih nameščencev. Tod povsod so se usidrala nemška društva s tendenco raznarodovanja manj zavednega prebivalstva. Ustanavljali so na pragu slovenske prestolnice potujče-

valne šole. Zato so morali biti vodilni narodni krogi pozorni in zahtevati narodne pravice tako n. pr. pri upravnem svetu naše jubilatke, da je izdajala vse uradne oklice in razglase v obeh deželnih jezikih, da morajo biti dvojezični vsi postajni in prostorni napisi, da morajo obvladati uslužbenci občevalno slovensko govorico.<sup>114</sup>

Brezdvomno pa je, da je gorenjska proga v času obstoja dvignila kulturo in napredek. Tej ustanovi ne moremo odrekati dviga tujskega prometa in razveseljiv razvoj industrije. Oba sta dosegla zavirljivo višino in povzročila dvig življenjske ravni gorenjskega prebivalstva.

Čaka pa naše železnice še ogromno napa in dela. Vlakovni sistem bo treba modernizirati in nadomestiti sedanjega z električnim pogonom ter urediti varnost prometa v duhu napredka.

#### OPOMBE

1. Ignac Konta — G. d. E. 1. zvezek, II. del, stran 21. — 2. H. Strach — G. d. E. 1. zvezek, I. del, stran 490—491. — 3. Lukanus — Noch ein Wort zur Triestereisenbahnfrage 1875. — 4. Ignac Konta — G. d. E. 1. zvezek, II. del, stran 20. — 5. M. Uhlirz — Handbuch der Geschichte Österreichs... II. zvezek, I. del, stran 751—756. — 6. H. Strach — G. d. E. 1. zvezek, I. del, stran 482, 486, 496. — 7. Ib., stran 316. — 8. Ib., stran 482, 485. — 9. Ig. Konta — G. d. E. 1. zvezek, I. del, stran 18. — 10. Gospodarske, obrtne in narodne Novice, leto 1865 str. 75. — 11. Mestni arhiv ljubljanski, fasc. XV/11 št. 3965/1864. — 12. Ib., fasc. XV/11 št. 4218/1864. — 13. Ivan Hribar: Moji spomini, I. del, str. 314/315. — 14. Sammlung der die Concession und die Constitution der K. K. priv. Südbahngesellschaft betreffenden Urkunden — Urkunde 7, str. 78; Wien 1900. — 15. H. Strach — G. d. E. 1. zvezek, I. del, str. 481. — 16. Kakor v op. 10, leto 1865, str. 228 in 369. — 17. Kakor v op. 10, leto 1866, str. 402, 405. — 18. Kakor v op. 10, 1866, str. 355. — 19. Kakor v op. 10, 1866, str. 402. — 20. H. Strach — G. d. E. 1. zvezek, I. del, str. 486. — 21. Ib., str. 491/492. — 22. M. A. lj., dopis št. 294 z dne 24. XI. 1866. — 23. M. A. lj. — Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer in Laibach an das hohe Handelsministerium betreffend Laibach—Villacher Eisenbahn, 14. I. 1867, posebna brošura. — 24. M. A. lj., fasc. XV/11 št. 1867/1867. — 25. M. A. lj., fasc. XV/11 št. 5850/1867. — 26. Protokoll aufgenommen über die Sitzung des Eisenbahn — Comites für die Laibach—Villacher Bahn am 14. Juni 1867 — M. A. lj., fasc. XV/11, št. 5850 — 1867. — 27. M. A. lj., fasc. XV/11 št. 1442 — 1868. — 28. Ibidem, št. 6626 — 1867. — 29. Ib., št. 6626/I-1867 in isti fasc. št. 7599 — 1869. — 30. H. Benedikt, Die wirtschaftliche Entwicklung in der Franz-Joseph-Zeit, Wien 1958, str. 71—78. — 31. Denkschrift über die projektirte Eisenbahn von Laibach bis Villach resp. Tarvis Wien — 1868; Selbstverlag des Comites, str. 1—2. — 32. Ignac Konta — G. d. E. 1. zvezek, II. del, str. 243—244. — 33. Ib., str. 20. — 34. Ib., str. 148. — 35. Ib., str. 222—223. — 36. Ib., str. 310. — 37. H. Strach

— G. d. E. 5. zvezek, I. del, str. 47. — 38. Ignac Konta — G. d. E. 1. zvezek, II. del, str. 18. — 39. Reichgesetzblatt št. 105, kos XL II z dne 18. julija 1868. — 40. Kakor v op. 14. — 41. Kakor v op. 38. — 42. Bemerkungen zur Concession — Frage der Bahn Laibach — Tarvis. — 43. Kakor v op. 38, stran 75. — 44. Dr. I. Vošnjak, Spomini, str. 118, Rodbina Pongratz. Kakor v op. 38, str. 91. — 45. Kakor v op. 38, str. 18. Reichgesetzblatt 1869 št. 38 kos XX str. 135. — 46. Kakor v op. 38, str. 18. — 47. Gospodarske, obrtne in narodne Novice leta 1868, str. 200. — 48. Denkschrift über die projectirte Eisenbahn von Laibach bis Villach resp. Tarvis — Wien 1868. Izvlečki na straneh 11—18. Denkschrift der Handels — und Gewerbe — Kammer in Laibach an das hohe Handelsministerium betreffend Laibach — Villacher Eisenbahn, Laibach 14. I. 1867. — 49. Loški razgledi VI-1959. Vloga Skofje Loke v snovanju žel. omrežja; Jože Jenko str. 190. — 50. Kakor v op. 48 str. 12—14. — 51. Ignac Konta — G. d. E. 1. zvezek, II. del, str. 253. — 52. M. A. lj., fasc. XV/11-1869 spis 20500/3618-11085. — 53. Kakor v op. 48, str. 5. — 54. DAS Arhiv bivše dež. vlade, fasc. 22-14 iz l. 1870. — 55. Kakor v op. 48, str. 7. — 56. Anton Melik: Posavska Slovenija, Ljubljana 1959, str. 34—35. — 57. Kakor v op. 48, str. 7—8. — 58. M. A. lj., fasc. XV/11-1869. — 59. Zapisnik o pol. obhodu od 28.—30. VI. 1869 politični okraj Ljubljana—odsek Medvode—Ljubljana str. 1, 7—11. — Denkschrift über die projectirte Eisenbahn von Laibach bis Villach resp. Tarvis — Wien 1868, str. 6. — 60. Zapisnik o pol. obhodu dne 25.—26. VI. 1869 politični okraj Kranj—odsek Sv. Jošt—Stara Loka, str. 7—9. — 61. Josip Žontar, Kranj — 1958, Zgodovina mesta Kranj, str. 323—324. — 62. Kakor pod t. 60, str. 8. — 63. Denkschrift über projectirte Eisenbahn von Laibach bis Villach resp. Tarvis. Wien 1868 str. 7. — 64. Ib., str. 7. — 65. Gorenjske proge — Samozalozba Združenja žel. uradnikov obl. uprava Ljubljana, 1959. — 66. Zapisnik o pol. obhodu dne 12.—22. junija 1869 politični okraj Radovljica—odsek Bela peč—Ovšišče str. 26—28. — 67. Zapisnik o pol. obhodu dne 28.—30. junija 1869 polit. okraj Ljubljana—odsek Medvode—Ljubljana str. 10—11. — 68. Ignac Konta: Geschichte der öst. Eisenbahnen I. del II. zvezek str. 18 Wien 1898. — 69. Slovenska Matica — Ljubljana 1951: Levstikova pisma, str. 54. — 70. Celje (Savinjske planine)—Loka—Razdrto—Gorica; Velikovec—Zel. Kaplja—Jezersko—Loka; Trbiž—Kranj—Lo-

ka—Ljubljana—dolenjske železnice z odcepom v Beli Krajini a) proti Karlovcu, b) proti Ogulinu; Razdrto—Postojna—Rijeka. — 71. Dunaj—Maribor—Celje—Zidani most—Ljubljana—Postojna—Trst—Gorica; Zidani most—Zagreb; Maribor—Velikovec—Celovec—Beljak; Pragersko—Ptuj—Kaniža. — 72. Narodna in univerzitetna knjižnica: MS 491. — 73. Kakor pod tek. št. 69, str. 55. — 74. Franjo Šuklje: Iz mojih spominov, I. del — gorenjska železnica str. 61. — 75. Dr. I. Vošnjak — Spomini str. 56. — 76. Hundert Jahre Österreichischer Wirtschaftsentwicklung 1848/1945 stran 546; »Čas«, prosvetna revija Leonove družbe, letnik VII, zvezek 1, Ljubljana 1913 — Svetovni promet, dr. V. Šarabon: Iz zgodovine železnic, stran 373—385. — 77. H. Strach: Geschichte d. öst. Eisenb. I. del, 1. zvezek, stran 248. — 78. Ib., str. 476. — 79. Ib., stran 346. — 80. Ib., stran 484. — 81. Österreichische Revue 4. Jahrgang I. zvezek, mesec I, str. 100—110. Über die Mittel zur Vervollständigung des öst. Eisenbahnnetzes. — 82. H. Strach: G. d. E. öst. Eisenb. I. del, 1. zvezek, stran 484; — 83. Ib., stran 492; — 84. Ib., stran 484; — 85. »Čas«, letnik VII, 1913. dr. Šarabon: Iz zgodovine železnic. — 86. Ignac Konta: G. d. öst. E. 1. zvezek, I. del, stran 18; — 87. H. Strach: G. d. öst. E. 1. zvezek, I. del, stran 320—321; — 88. J. Konta: G. d. öst. E. 1. zvezek, II. del, stran 249—253; — 89. Ib., stran 284; — 90. Ib., stran 284—285; — 91. Ib., stran 252; — 92. Ib., stran 284; — 93. Ib., stran 353—354; — 94. Ib., stran 244; — 95. Kakor v op. 76 stran 246; — 96. Kakor v op. 77 zvezek I., 2. del, stran 20; — 97. Ib., stran 21 in 25; — 98. Ib., stran 24; 99. Novice, tečaj XXVII list 10 in 23 leto 1869 stran 82 in 184; — 100. Ib., list 37, leto 1869 stran 502. — 101. Laibacher Zeitung št. 104 in 153 leto 1869. — 102. Ib. št. 101 z dne 10. VIII. 1870. — 103. Ib. 239 z dne 19. X. 1870; — 104. Ib. št. 68 z dne 26. III. 1870; — 105. Ib. št. 255 z dne 8. XI. 1870; — 106. Ib. št. 250 z dne 2. XI. oz. št. 262 z dne 15. XII. 1870. — 107. A. M. lj., Der Führer auf der Kronprinz Rudolf Bahn von der Donau bis zur Save 1875 C. L. Lorenci-Steyr. — 108. Osebne beležke in spomini avtorja. — 109. Iz piščevega arhiva. — 110. Novice, tečaj XXVIII list 18 z dne 4. V. 1870 stran 147; — 111. Novice, tečaj XXIX list 4 in in 20, l. 1870, str. 147. — 112. Laibacher Zeitung št. 111 z dne 18. V. 1874; — 113. Novice, tečaj XXVIII list 5 z dne 19. I. 1870 stran 23 in tečaj XXXI list 45 z dne 7. XI. 1877 stran 361; — 114. Novice, tečaj XXIX list 2 z dne 11. I. 1872, stran 15.

