

Josef Ressel, **Načrt ponovne pogozditve občinskih zemljišč v Istri**. Trieste/Trst 1993. 230 strani.

Slovenski gozdarji so nekaj posebnega. Na eni strani se jih ne tako majhen del vpleta v politiko, zlasti glede lastninjenja gozdov (skrb zanje je pri tem seveda postranska zadeva), na drugi strani pa skrb za izdajanje knjižne serije *Viri za zgodovino gozda in gozdarstva na Slovenskem*, ki jasno kaže, da je politizacija stroki tuja, da morajo pred očmi vedno imeti predvsem gozdove.

Jožef Ressel (kaj vse je povezano z njegovim imenom, celo konjske dirke v Šentjerneju) je osebnost, ki jo je naše zgodovinske premalo »ponašilo«. Čehi na primer pri Gallusu nimajo takih zadreg. Bil je Čeh, pisal je nemško, tu pa je služil kruh, tu je dirjal s svojim konjem, tu so ga napadli celo roparji-Uskoki, tu je tuhtal svoje izboljšave in tu našel tudi svoj večni mir. Z nemalo patetike bi rekli: »Za nas je delal in umrl.« Ob 200-letnici njegovi rojstva (29. 6. 1793) so Zveza društev inženirjev in tehnikov gozdarstva in lesarstva Slovenije, Österreichischer Forstverein, Hrvatski šumarsko društvo in Avtonomna dežela Furlanija-Juljska krajina, Direkcija za gozdove in parke izdelali njegov epohalen načrt ponovne pogozditve občinskih zemljišč v Istri. Žal niso imeli pri rokah čistopisa, ta je bil 1893 izposojen in doslej ne vrnjen na pravo mesto, ampak koncept. Nastal je leta 1842, uradna vloga pa je bila naslednje leto vložena pri tržaškem guberniju. Poleg načrta oziroma njegovega koncepta sta v pismu objavljeni tudi pismi grofu Stadionu, guvernerju gubernija in baronu Grimschitzu, okrožnem glavarju. Transkripcija in prevod sta delo Draga Trpina, knjigo pa je uredil Boštjan Anko. Objava obsega fotokopije originalnega besedila, prepis in prevode v slovenski, češki, hrvaški in italijanski jezik, kar knjigi omogoča široko uporabnost.

Za zgodovinarja objava tega dragocenega vira ne pomeni le prispevka k boljšemu poznavanju zgodovine gozdarstva in Jožefa Resslerja, ampak se iz njega lahko pouči še o marsičem drugem. V njem poleg samega načrta, ki vsebuje tako strogo gozdarske kot tudi upravne in finančne aspekte, preberemo tudi trditve, da je tedaj živeča generacija gozdov in les za gradnje ladij še posedovala, pa ga ob pisanju načrta ni bilo več, da imajo zato poglavitne »zasluge« Francozi in Angleži, da je bil istrski hrastov les take kvalitete, da je »vsako drugo hrastovino, od koderkoli že je« daleč prekašal, njegova prednost je bila celo značilna ukrivljenost. Resslerov pristop k vprašanju je bil kompleksen, saj je upošteval tako pedologijo kot klimatologijo, tako gozdarstvo samo na sebi kot tudi državo, ki bi lahko iz njega pridobila precejšnja sredstva. Da pa tudi on ni bil popoln, pa lahko razberemo iz prepričanja, da železne ladje v trgovski in poštni mornarici nimajo prihodnosti. Ressel sam je poudaril, da je predlagano sajenje hrasta in macesna kot ladijskega lesa novost v takratni strokovni literaturi. Boštjan Anko trdi, da njegovemu načrtu po strokovni plati ni kaj dodati. Zanimivo je, da ga naši gozdarji pri pogozdovanju Krasa ne kopirajo, saj zelo uspešno kot predkulturo nasajajo bor.

Ob izidu Resslerovega načrta ponovne pogozditve občinskih zemljišč v Istri si ne moremo kaj, da bi slovenskim gozdarjem zaželeli, da najdejo originalen načrt, hkrati pa pridejo tudi do nekaj desetletij mlajšega Hufnaglovega, kajti tudi ta nas visoko uvršča v zgodovini evropskega gozdarstva.

Stane Granda

Karol Rustja, **Dolenjske proge**. Ljubljana: Slovenske železnice, 1994. 180 strani. (Tiri in čas; 6)

Če so še pred nekaj desetletji merili stopnjo razvoja neke države ali njenega področja z dolžino njenih železniških prog, je jasno, da njihova zgodovina presega ožji predmet obravnave.

Slovenske železnice oziroma njihov Železniški muzej izdajajo kot nekakšno prilogo revije *Nove proge* dragoceno knjižno serijo *Tiri in čas*. Kot njena 6. knjiga je izšlo delo Karola Rustje, *Dolenjske proge*. Njen izid je sovpadal s proslavami ob 100-letnici proge Ljubljana–Novo mesto.

Karol Rustja, po izobrazbi tehnik, presega po svojem pojmovanju želenic številne sorodne avtorje, ki v njih gledajo le tehnično »čudo«. Njegovo pojmovanje železnic je kompleksno, saj sega od tehnike in ljudi, ki z njo upravljajo, do gospodarske dejavnosti, kar železnica v bistvu tudi je. Avtor obravnava naslednje proge: kočevsko, Ljubljana–Novo mesto, Novo mesto–Straža, Trebnje–Sevnica, Belokranjsko progo, Bubenjanci–Karlovec. Posebno poglavje je posvetil tudi ozkotirnim.

Prvo, kar se bralcu globoko vtisne v spomin, so desetletja prizadevanj za izgradnjo. Spori okoli tras, politični in vojaški momenti, ki so pogosto preglasili gospodarske, so začetek del vedno strahotno zavlekli, nekatere dobre ideje pa celo onemogočili. Bralec se prav zaradi njih še danes težko odloči, ali so bile resnično izbrane najboljše variante. Vzemimo le primer proge Ljubljana–Novo mesto. Ali ni bil predlog, po katerem bi tekla proga preko Žužemberka in se v Novem mestu približala njegovemu današnjemu južnemu predmestju, boljši od zmagovitega po dolini Temenice? Težko je biti razsodnik, težko pa je spregledati tudi posledice neizgradnje proge po dolini Krke v obliki propada železarstva na Dvoru in slabo razvite lesne industrije, hiranja Dolenjskih Toplic. Ali so bili politični momenti, ki jih navaja pisatelj Janez Trdina v znanem pismu Bleiweisu, pomembnejši od posledic, ki jih je povzročil propad industrije v gornji dolini reke Krke? Te so se takrat izrazile v pospešenem izseljevanju, še danes pa v relativni zaostalosti tamkajšnjih krajev. Ali ne bi bilo bolj pametno prisluhniti gospodarskim konceptom kneza

Auersperga, ki so segali od gozdarstva, lesne industrije, premogovništva, metalurgije, zdraviliškega in lovskega turizma, kot pa stati lačen in bos na protinemskih stališčih?

Bralec je zaprepačen nad dolgoletnimi pripravami in prepiranji in presenečen nad hitrostjo gradnje. Prva lopata za kočevsko progo je bila zasajena 22. maja 1892, prvi vlak je peljal 24. julija 1893. 29. septembra 1892 so začeli graditi progo Novo mesto–Grosuplje, 7. aprila 1894 je v Novo mesto že pripeljal komisijski vlak. Pa je samo predor sv. Ana dolg 451,9 m. 18. aprila 1912 so začeli graditi belokranjsko progo, 26. maja 1914 je že bila svečana otvoritev. Poleg njene dolžine 49,158 km nas impresionira še 1975 m dolg predor, 225 m dolgi viadukt Otovec, 86 m dolgi most Krupa, 186 m dolgi most preko Krke – pred njim je še krajši predor. Kje je današnja tehnika in organizacija dela? V zadrego nas spravljajo tudi podatki, ki so v nasprotju s poznavanjem tamkajšnje preteklosti. Vedno beremo, da ni bilo možnosti zaslužka, o izseljevanju, železnica pa ni mogla dobiti zadostnega števila preprostih delavcev, zato so jih pripeljali iz daljne Like, mariborske in drugih kaznilnic. Kakšna je bila dejansko želja tamkajšnjih ljudi po zaslužku?

Zgodovina dolenjske železnice je zgodovina dolenjske revščine. To najbolj ilustrativno kažejo podatki oziroma razmerja med pripeljanim in odpeljanim blagom. Slednjega je bilo običajno 4-krat več, bilo je nizko tarifno: les, oglje, premog ... Železnica je te kraje povezala s svetom, jim prinesla napredek – nekatere vasi so prav po zaslugi železnice dobile celo vodovod, hkrati pa jih je do obisti razgalila. To zgovorno kaže tudi donosnost družbe – lastnice prog. Kot vse kaže, so se njeni prebivalci tega zavedali in se temu primerno tudi obnašali. Novomeški prošt Sebastijan Elbert, doma je bil z Bavarske, ima velike zasluge za lepši izgled Novega mesta in izgradnjo belokranjske proge. Novomeščani vedo še danes o njem povedati le šale na račun njegove izgovorjave slovenščine. Tipično ravnanje za ljudi, ki na povračilo za dobro delo reagirajo s slabim in hudobijo.

Knjiga Karola Rustje *Dolenjske proge* ima tudi zelo konkretne podatke o gospodarski politiki Beograda do Slovencev. Njene spomenike, kot je impozanten nadvoz za cesto proti Boštajnu, naj si zlasti ogledajo tisti, ki neprestano preštevajo darove in prednosti nekdanje skupne države. Doslej smo vedeli predvsem za kolodvor v Pragerskem, ki je bil odmontriran za Beograd, Rustja nam pokaže, kako je nekdanja prestolnica s slovenskim premoženjem bila širokogrudna pri darilih Albaniji. Počasi se bo tudi pri obravnavi takih vprašanj treba otresti strahu in reči bobu bob.

Karol Rustja je poleg poznavanja tehničnih in gospodarskih vprašanj v svojem delu pokazal tudi velik posluš za našo ostalo preteklost. Njegovo temeljitost dovolj zgovorno ilustrira podatek, da je ugotovil celo številki lokomotiv, ki sta vozili po končani II. svetovni vojni tisoče in tisoče v smrt v kočevskih brezni. Čeprav mu določeni obseg ni dopustil, da bi se razmahnil, kot se je želel, je vendar ustvaril odlično delo, ki ga odlikuje tudi velika berljivost, kar pri tovrstnih delih včasih nekoliko pogrešamo.

Stane Granda

Sto let Dolenjske proge. Razstava Zgodovinskega arhiva Ljubljana – Enote za Dolenjsko in Belo krajino, Novo mesto. Novo mesto : Zgodovinski arhiv, 1994. 70 strani.

Številčno skromen kolektiv Zgodovinskega arhiva Ljubljana, Enote za Dolenjsko in Belo krajino v Novem mestu, ki ga vodi Zorka Skrabl, se že leta in leta bori z nevzdržnimi prostorskimi razmerami. Slednje velja tako za delovne prostore kot skladišča, ki so raztresena po širši okolici in zelo onemogočajo normalno delo, da o potrebnem varstvu in vzdrževanju niti ne govorimo. Če bi dejansko razmere opisali, ne bi verjetno skoraj nihče verjel, da je kaj takega v »kulturni« Sloveniji mogoče. Prav zaradi tega se zdi, kot da so hoteli delavci arhiva z razstavo in katalogom ponovno opozoriti, da še vedno obstajajo in da bi bili v dolenjski metropoli veliko bolj prisotni, če bi jim ta omogočila normalne razmere. Katalog je dvodelen. Prvega je napisal Karol Rustja. Gre za nekakšen povzetek njegovih dosedanjih dognanj, ki smo jih že obširneje predstavili v poročilu o njegovi monografiji. Katalogski del predstavlja seznam razstavljenih arhivskih dokumentov. Ti so bili zbrani in razstavljeni pod naslednjimi vidiki: gradnja, otvoritev, od hlaponov do motornih vlakov, postaje in postajališča, Dolenjske proge v vojnih vihrar, proti Beli krajini. Skupno je predstavljenih 100 dokumentov, ki skušajo to veliko gospodarsko pridobitev Dolenjske pred 100 leti predstaviti kot tehnični, gospodarski in socialni pojav. Glede prvega je arhivu precej pomagal Karol Rustja, v ostalem pa se je prireditelj razstave in izdajatelj kataloga oprl na lastno bogastvo. Prevladujejo uradni dokumenti. Upajmo, da so se ob tej priliki zganile družine številnih dolenjskih železniških upokojencev, ki morajo imeti doma še marsikatero zanimivost in dragocenost. Železničarji so namreč v Novem mestu bili ne le dokaj številni, ampak kar nekakšna samostojna socialna kategorija, ki je s svojo stanovanjsko kolonijo vplivala celo na zunanjo podobo mesta. Še pred nekaj desetletji ni bilo nič posebnega, če je celo katera mlajša ženska vzela za moža železničarja, saj je to pomenilo urejeno stanovanjsko vprašanje in razmeroma dobro pokojnino ali na kratko, za starost je bila preskrbljena. Uniforme in urejeno poslovanje železniške uprave so bile za marsikaterega Dolenjca veliki mladostni sen.

Stoletnica Dolenjske proge je prinesla naši zgodovinski publicistiki dragoceni knjižni noviteti. Naj zgolj zaradi dokumentiranja opozorimo na dejstvo, da odgovorni dejavniki niso bili pripravljeni finančno