



720 3663

1953

Spomenica

o načrtu ilirskih osrednjih (centralnih) železnic.

Važnost in pomemba železnic ozir občnega gospodarstva je dan danes zadosti znana, znani so tudi njihovi gospodarski nasledki in vpliv na materijalno in duševno življenje, in vsako vlado veže dolžnost, razširjevati železnično omrežje svoje države, da se z vplivom, kterega imajo železnice za kmetijstvo, obrtnijo in kupčijo, kakor tudi na vse društvene in politične razmere državnega življenja, doseže oni napredek, ki po eni strani pelje k občnemu blagostanju, in v kterem po drugi strani omika hrepeni po napredovanji.

Djansko je dokazano, da imajo vse one države in dežele, v kterih se nahaja obilno železnic, v vseh navedenih obzirih večjo veljavo od tistih, ktere nimajo takošnih dobrodelnih naprav: razume se tedaj samo po sebi, da nikjer, kjer človeška omika po napredku hrepeni, z naravo železnic nočejo zaostati, in zaradi nevarnosti materijalnega in duševnega obožanja tudi zaostati ne smejo.

Tako je tedaj tudi v avstrijskih deželah, ktere imajo še le $\frac{1}{4}$ železnične milje na štirjaško miljo deželnega površja, hrepenenje do pomnožbi železnic ne samo na sebi popolnoma opravičeno, temuč je zaradi znamenitega občnega blagra res vredno vsestranske podpore.

Izmed dežel avstrijske države je ona skupina južnih dežel, ki jo hočemo z nekedaj navadnim imenom imenovati „Ilirijo“, kraj, čegar kmetovalni in obrtni prebivalci pri kmetijstvu ne morejo zadosti rabiti svojih obrtnih moči; tukaj je brez rabe mnogo naravnih zakladov, kteri bi se lahko obrnili v požlahenje naravnega bogastva, v tej deželi v veliki množini se nahajajočega; iz tega naravnega bogastva bi se utegnili marsikaj pridelati in izdelati, ako bode narejenih zadosti dandanes navadnih občil, brez kterih ni mogoče tekmati z bližnjimi deželami, ktere že uživajo to dobroto.

Ilirija je dalje ne le ključ avstrijske države k morskim lukam v Trstu in Reki, temuč tudi vrata v Italijo, skoz ktera se blago prevaža iz južnega vzhoda avstrijsko-ogerskega cesarstva na Laško, kakor tudi v severozahodne evropske dežele; v tej deželi se bodete tedaj križali dve mednarodni železnici.

Zarad takošne lege so železnice pri dokazani ugodnosti za pridelovanje in izdelovanje v dvojnem obziru važne tudi za državo.

Železnice, dandanes v Iliriji obstoječe, niso bile po omenjenih načelih izpeljane; delane so bile tedaj, ko se je na svobodno občno misel o materijalnih državnih in deželnih potrebah malo oziralo in porajalo, in te železnice so peljane tako, da se ogibljejo najbolj ljudnatih in najrodovitnejših deželnih krajev. Ta krivica popolnoma pojasnuje in opravičuje krajno potrebo, da se pomnožijo železnice v tej deželi.

Razun tega se, ako na priloženi železnicovid pogledamo, do dobrega prepričamo, da najkrajša pot od vzhodnega do jadranskega morja, ki naravno skoz Avstrijo drži, le še v Iliriji ni z nobeno železnico sklenjena, in da se blago iz Ogerskega na Laško sicer more po železnici, toda le po ovinkih prepeljovati, zato je avstrijski državi tudi gledé na kupčijo na korist, da se te kupčijske poti z najkrajšimi železnicami napravijo.

Ker se tedaj tukaj potreba posamnih krajev družiti s kupčijsko-političnimi državnimi koristmi, sme se misliti, da se željam, ki so se v Iliriji v prvi zadevi že davno gojile, ne bode očitala sebičnost, ampak da se mora za državoljubno prizadetje šteti to, da se dežela poteguje za izpeljavo ondi še pomanjkljivih železnic.

V ta namen so še mozejce deželnega zastopstva, občin, kupčijskih zbornic, obrtnosti in posestva združili s financirji in strokovnjaki, kteri so sklenili in si stavili v nalogo, izpeljati železnice na priloženem železnicovidu z rdečimi črtami zaznamovane, ktere jim po natančnem prevdarku vseh zadevnih obzirih med že odprtimi železnicami dajo omrežje, ki se tukaj postavi kot načrt ilirskih osrednjih železnic.

Ta načrt obsega sledeče glavne meri:

1. Od severa proti jugu padaljšanje v Celovcu pretrgane železnice do južno-ogerskih k morju na Reko izpeljanih železnic, kakor tudi v Dalmacijo; in sicer od Celovca čez Ljubljano na Karlovec z razpleti od Rehberka čez Sinčoves in Velikovec na Most proti Launsdorfu; od Tančegore na Munjavo pri Ogulinu, in s poststranskimi železnicami od Senčurja na Tržič, kakor tudi od Vrčič v premogova ležišča blizo Kočevja.

2. Od vzhoda proti zahodu sklep najkrajšega pota iz Ogerskega čez Pragarško na Laško in v zahodno-evropske sosedne države, in sicer: od Celja čez Škofjo-Loko in sv. Lucijo do državne meje naravnost na Videm z razpletom od sv. Lucije čez Gorico na Trst.

Iz zveze teh križajočih se glavnih meri kaže načrt dalje:

3. Potezo od Celovca in Mosta čez Škofjo-Loko in Gorico na Trst, ktera, kakor se bode pozneje bolj na tanko dokazalo, umno rešuje preimenitno vprašanje o dopolnitvi od severa naše države izpeljane železnice k jadranskemu morju.

Tako načrtane železnice vstrezajo ne le koristim državnega gospodarstva, temuč tudi deželnim potrebam, zato se po stiku vseh javnih koristi pri tem načrtu nahajajo poglobitni pogoji zdrave železnične politike.

Omenjeno društvo je meseca maja 1871. leta zadobilo privoljenje za početna dela za navedene železnične načrte, ter je v svojem dobrohotnem prizadetji iz svojega

lastnega premoženja plačalo stroške trasovanja in izdelani načrt za obširno železnično omrežje.

Ker so načrti sedaj dovršeni in visoki vladi v dosego dovoljenja, za to delo potrebnega, predloženi, zato je podpisano društvo v stanu v pričujoči spomenici navedene razkaze za opravičenje državne podpore, za to občnkoristno početje potrebne, občinstvu objaviti s sledečimi pojasnili:

Popis in pojasnilo načrtanih železničnih tras.

V prejšnjem razdelku te spomenice popisano omrežje načrtanih ilirskih osrednjih železnic obsega sledeče tri glavne meri:

1. Potezo od Celovca čez Ljubljano na Karlovec.
Tej potezi je dolgost od Celovca do Ljubljane $14\frac{1}{96}$, od Ljubljane čez Trebno in Novomesto $19\frac{1}{60}$, čez Žuženberk in Sotesko na Karlovec pa $18\frac{1}{30}$ milj, tedaj jej je skupne dolgosti od Celovca do Karlovca po krajši potezi $33\frac{1}{26}$ milj

- prištevši:
- a) razplet od Rehberka čez Sinčoves in Velikovec na Most proti Launsdorfu, dolg $4\frac{1}{28}$ "
 - b) postransko železnico od Senčurja na Tržič, dolg $2\frac{1}{54}$ "
 - c) razplet od Tančegore na Munjavo pri Ogulinu, dolg $6\frac{1}{51}$ "
 - d) postransko železnico od Vrčič na Kočevje, dolg $4\frac{1}{53}$ " $51\frac{1}{72}$ milje

2. Poteza od Celja čez Škofjo-Loko in sv. Lucijo k državni meji proti Vidmu, dolga $26\frac{1}{51}$ milje
prištevši: razplet od sv. Lucije čez Gorico na Trst, dolg $10\frac{1}{23}$ " $37\frac{1}{14}$ milje

Ta dva glavna dela, ki imata v sebi vse poteze načrtanega železničnega omrežja, imata toraj $88\frac{1}{56}$ milje skupne dolgosti.

3. Iz zveze teh načrtanih tras nastala poteza od Celovca in Mosta čez Škofjo-Loko in Gorico na Trst je sicer zapopadena v gori navedenih dolgostih, vendar se bode o njej zaradi njene posebne važnosti posebej govorilo.

Ad 1.

Poteza od Celovca čez Ljubljano v Karlovec.

Prvi del te poteze od Celovca na Ljubljano prerezuje okoli 100 štirjaških milj veliko, od Maribor-Belak-Ljubljana-Celje-Mariborskih železnic objeto deželno površino brez železnice tako, da njena vrstitev v obstoječe železnično omrežje najde znamenito novo občilsko okolico.

Narodno gospodarstveni obziri tirjajo, da se pri takošni vrstitvi nove železnične poteze po moči enolično razdeli kraj, ki je še brez železnice, in da se železnica pelje skoz take kraje, ki nove železnice potrebujejo za pomnožbo svojih pridelkov in izdelkov, med tem ko politično-kupčijske razmere najkrajšo pot zahtevajo; prav za prav bi pa morala zahtevati se ona pot, po kateri bi se blago moglo prevažati po najnižji ceni, ker najkrajša pot v gorati deželi ni vselej najcenejša.

V tem slučaju morajo se železnice po načrtani trasi izpeljati čez Karavanke koroških Alp, čez katere peljete dve starodavni cesti, namreč ena čez Ljubel in druga čez Jezerski vrh.

Prva pot je sicer krajša, pa zaradi 5% višega ljubeljskega razvodja za prevažanje ravno toliko dražja od one čez Jezerski vrh; ker bi se razun tega železnica čez

Ljubel preveč približala oni že odprti železnici Ljubljansko-trbiški, zato bi ona čez Jezerski vrh tem razmeram popolnoma vstregla; s tem je dokazano, da se za novo železnico od Celovca na Ljubljano v resnici le sme izbrati pot čez Jezerski vrh.

Ta poteza gre od Celovca ob Kokri do potoka Bele, in ob tem potoku na Rehberk in Kaplo, dalje pa ob potoku Oviršici do razvodja pri Jezeru, ondi zavije se čez Jezerski vrh, 934 metrov nad morsk gladino, ter gre na Kranjsko po kokrški dolini na Senčur, in od ondod čez Mengiš v Ljubljano.

Ta poteza pelje skoz najbolj ljudnate kraje dotične dežele, obrtnija in rudarstvo, že tako jako razvito, bi se vsled načrtane železnice močno in hitro povzdignilo, tudi bi se v večji dobiček obračati mogli dozdej jako težko rabljivi v preobilni množini ta in unkraj Karavank v kokrški in belski dolini nahajoči se gozdni zakladi.

Železnica, po tej potezi peljana, bila bi napeta kakor $1:45$; njena dolgost od Celovca čez Jezerski vrh na Ljubljano znaša $14\frac{1}{96}$ milje.

Ker je sedanja že odprta železnica od Celovca čez Belak in Trbiž na Ljubljano $22\frac{1}{55}$ milje dolga, bode načrtana železnica $7\frac{1}{62}$ milje krajša.

Prikrajšana pot bi koristila ne le krajni okolici, temuč tudi, kar se samo po sebi umé, prevozni kupčiji, ktera se od severa našega cesarstva obrne proti reški luki, in sicer ne le samo zaradi povzdige avstrijsko-ogerske pomorske kupčije, temuč tudi zbog tega, ker bode voznina po novi železnici po njeni blizo 8 milj krajši poti za 34% nižja, nego je po sedaj odprti železnici.

Ker se bode $9\frac{1}{78}$ milje dolga pot od Mosta čez Sinčoves na Ljubljano za $2\frac{1}{16}$ milje skrajšala, bode se moglo 43% današnje vožnine prihraniti, tedaj se bo tudi v tej zadevi zviksala korist.

Drugi del v tej spomenici navedene poteze, namreč podaljšek od Ljubljane na Karlovec, gre skoz oni kraj dolenske strani, ki ga od ene strani objema železnica od Ljubljane čez Šempeter v Reko, od druge strani pa Ljubljansko-Zidani most-Zagreb-Karlovec-Reška železnica. Prostor, ki je brez železnic, in se med obema omenjenima železnicama nahaja, meri blizo 140 štirj. milj.

Načrtana železnica dobí tedaj na tem prostoru veliko večjo občilno okolico, nego na onem od Celovca na Ljubljano.

Ker je dolenska stran najrodovitniši del cele Ilirije in ker se tukaj veliko več za pridelovanje pripravne zemlje in za obrtno izdelovanje pripravne robe nahaja, nego na Gorenškem in Koroškem, ne more se dvomiti nad občno koristnostjo načrtane železnice, to tem manj, ker je visoka državna vlada sama pripoznala neogibno potrebo izpeljave tudi v stratežnem in političnem obziru in ker deželni prebivalci, zemljiški posestniki in obrtniki izpeljave te železnice že leta in leta željno pričakujejo.

V tem splošnem priznanji se pa vendar ne strinjajo želje krajnih vdeležencev gledé na trasni izbor.

Od ene strani se zahteva, da bi se od Ljubljane na Karlovec načrtana železnica izpeljala čez Trebno in Novo mesto, od druge strani se pa tirja, da bi se na prid v krški dolini razvijajoče se obrtnosti železnica potegnila čez Žuženberk in Sotesko.

Podpisano društvo, katero pri svojem načrtu ilirskih osrednjih železnic vsem občinim koristim vstreči in pravično biti želí, je vsled tega sklenilo, po tehnikih pregledati načrtano železnico od Ljubljane do Karlovca, in sicer po obeh omenjenih stranéh, in je razun tega tudi potezo od Soteske in Novomesto vvrstilo v načrt zaradi tega, ker ona, gledé na politične krajne razmere, kakor tudi v obrtnijskem obziru pomirita utegne različne želje, in ker ta trasa, ako se pozneje potegne od Novega mesta

čez Krško ali Brežice do zagrebške poteze južne železnice, utegne biti važna zvezna železnica.

Načrt ima sicer vse tehnične potrebščine, vendar se mora viši oblastnji prepustiti določba o tem, koliko se pri konečni določbi o izboru od Ljubljane na Karlovec v raznih merih načrtane železnične trase smé in mora ozir jemati na krajne razmere in na mednarodne občilske zadeve.

Načrtani potezi od Ljubljane čez Trebno in Novomesto, ali čez Žuženberk in Sotesko na Karlovec ste si nekako enaki v tem, da bi se na obeh potezah železnica vzdigovala k večemu 1:50; toda poteza čez Žuženberk je $1\frac{1}{30}$ milje krajša in tudi njena izpeljava $2\frac{1}{3}$ milijona gold. cenejša od one čez Trebno in Novomesto.

Poteza od Ljubljane po svoji najbližnji poti čez Žuženberk na Karlovec je dolga $18\frac{1}{30}$ milje, med tem, ko daljava od Karlovca po dandanes odprti krajši železnici od Ljubljane čez Zidani most in Zagreb znaša 25 milj, tedaj bi se z novo železnico železna cesta med Ljubljano in Karlovcem prikrajšala za $6\frac{1}{70}$ milje.

Vsa železnična zveza od Celovca čez Ljubljano na Karlovec ima tedaj $33\frac{1}{26}$ milje dolgosti, med tem ko je ravno ta pot po sedanjih ovinkih od Celovca čez Belak, Trbiž, Ljubljano, Šempeter, Reko na Karlovec $62\frac{1}{75}$, in od Celovca čez Maribor, Zidani most in Zagreb na Karlovec $46\frac{1}{50}$ milje dolga; nova železnica bi bila tedaj $29\frac{1}{49}$ oziroma $13\frac{1}{24}$ milje krajša, utegnili bi se toraj v manj ugodnem slučaju 28% vožnine prihraniti.

Pa tudi tukaj se bode vsled prikrajšanega pota od $2\frac{1}{16}$ milje, v naslednji točki 1. a. omenjenega, pri cesti od Mosta čez Sinčoves na Ljubljano in Karlovec vozna daljava prikrajšala do $15\frac{1}{10}$ milje, in prevoznina po tej novi poti na Karlovec ponižala do 33%.

Ker bi bi razun tega načrtana železnica po vsi svoji dolgosti od $33\frac{1}{26}$ milje novi okolici jako rodovitnih in ljudnatih krajev odprla pot za kupčijo na vse strani, zato se ne more dvomiti nad tem, da se bode ona tudi zraven svoje dokazane občne koristnosti in potrebe dobro izplačevala.

Ad 1. a.

Razplet celovško-karlovške poteze od Rehberka čez Sinčoves na Most proti Launsdorfu.

Ta je bila v načrt ilirskih osrednjih železnic vzeta zbog tega, da se v mednarodne kupčijske zveze vplete velikovška okolica, v kateri največ ljudi živí, ki se z obrtnijo jako zelo pečajo, kajti ne smejo se prezirati takošni stebri državnega gospodarstva.

Železnični razplet od Rehberka čez Sinčoves in Velikovec na Most se pa ne postavlja edino kot razlika k načrtani potezi v Celovec, temuč tudi kot drugi stik z Rudolfovo železnico proti Launsdorfu, ker ona odpre posebno kupčijsko okolico, kateri druga poteza brez poškovovanja rudarstva, ki se ondi v veliki množini nahaja, ne more zadostovati, in ker se po drugi strani doslé niso mogle po vrednosti čislati in varovati narodno-gospodarstvene koristi deželnega glavnega mesta Celovškega.

Osnovne razmere tega železničnega razpleta so ugodniše, nego pri popred omenjeni potezi, kajti pot se le v malo krajih do 1:70 vzdiguje, in kraj je tu bolj ravan, nego ondi.

Dolgost te ceste od razpletišča v Rehberku do kraja, kjer se v Mostu sklene z Rudolfovo železnico, znaša $4\frac{1}{28}$ milje. Ako se jej tudi dolgost že odprte železnice od Mosta do Launsdorfa prišteva, dolgost pota od ondot do Rehberka znaša $4\frac{1}{78}$ milje, med tem, ko jej je od Launsdorfa čez Celovec na Rehberk dolgost $6\frac{1}{94}$ milje.

Ta razloček od $2\frac{1}{16}$ milje, ki se na prid severne železnične združbe na Mostu razteguje tudi na druge

kraje našega načrta na Ljubljano in Karlovec kakor tudi na Trst, vendar ne bo motil in oviral kupčije na stranski železnici, ki se v Celovcu združi z glavno železnico, ker ta bode obilno odškodovana po gori omenjeni veči narodno-gospodarstveni pomenljivosti celovškega mesta.

Ad 1. b.

Postranska železnica od Šenčurja na Trzič.

Ta železnica je žila tû načrtanega ilirskega železničnega omrežja in drži na Trzič; ta trg do današnjega dne ni zvezan z nobeno železnico, in je zarad svojih ustanovljenih železnih fabrik, strojarij, barvarij in žag, kakor tudi gledé na obilnost lesá, ki se v vsi okolici nahaja, v gospodarstveno-narodnem oziru jako pomenljiv in vreden, da se mu z železnico odpre pot na vse straní svetá.

Osnovne razmere te železnice smejo se tudi ugodnim prištevati, ker železnica bi se na prav kratki potezi 1:80 vzdigovala, in tudi delo samo na sebi ne bi bilo težavno. Dolgost te postranske železnice znaša le $2\frac{1}{54}$ milje.

Ad 1. c.

Razplet glavne poteze celovško-karlovške, ktera se nasvetuje od Tančegore na Munjavo pri Ogulinu, je namenjen v to, da se sklene z dalmatinskimi železnicami, ktere se, kakor upamo, kmalu izpeljejo.

Železnični razplet bode se v načrtu ilirskih osrednjih železnic le do te dobe postranska železnica imenovala, da se izpeljejo dalmatinske železnice, kajti potem postane ta postranska cesta glavna železnica, po kateri se bo kupčija od vzhodnega in severnega morja skozi Avstrijo na Dalmacijo pomikala, ker trasa od Celovca ali Mosta čez Ljubljano in Tančogoro na Ogulin je do Ogulina najkrajša in čisto edina železna cesta.

Rudarskim izdelkom, ki so blizo te železnice, kakor tudi vsem pridelkom in izdelkom avstrijskih severnih dežel, bode se s to železnico odprla pot v Dalmacijo, in domači deželi zopet pridobilo tržišče, ktero ima dandanes Italija v svojih rokah.

Razun navedenih narodo-gospodarstvenih koristi so pa na železnično zvezo z dalmatinskim primorjem za avstrijsko državo vezane tudi politične in strategične okoliščine, ktere dajejo železničnemu razpletu, na Ogulin načrtanemu, posebno važnost.

Razplet te poteze od celovško-ljubljansko-karlovške trase se prične, kakor je bilo že omenjeno, v Tančigori blizo Črnomlja, kjer se na Karlovec umerjena poteza proti vzhodu obrne, med tem, ko se na Ogulin peljana trasa zavije naravnost proti jugu in je najkrajša.

Ta postranska železnica mora prekoračiti razvodje med Krko in Kolpo, kjer se do 1:50 vzdiguje. V Thuinu sklene se z nedodelano železnico, ki drži od Karlovca na Reko, in od tod gre do svojega konca v Munjavo pri Ogulinu, kjer se ima z dalmatinskimi železnicami skleniti.

Tej postranski železnici je dolgost $6\frac{1}{81}$ milje, in ž njo dobí tukaj načrtana železnica od Launsdorfa čez Celovec in Ljubljano po krajši potezi čez Žuženberk na Tančogoro in Ogulin $38\frac{1}{69}$ milje dolgosti; od Launsdorfa čez Most in Sinčoves pa le $35\frac{1}{93}$ milje, med tem, ko dolgost pota po dandanes odprtih železnicah po eni strani od Launsdorfa čez Belak, Trbiž, Ljubljano, Šempeter in Reko na Ogulin znaša $56\frac{1}{35}$ milje, po drugi strani od Launsdorfa čez Celovec, Maribor, Zidani most, Zagreb in Karlovec na Ogulin pa $58\frac{1}{90}$ milje, tedaj se bo s tem načrtom železna pot od severa avstrijske države na Dalmacijo za $18\frac{1}{26}$ do $20\frac{1}{42}$, oziroma za $20\frac{1}{81}$ do $22\frac{1}{97}$ milje prikrajšala.

V enaki razmeri tega prikrajsanega pota bi tudi vozina na tej cesti cenejša biti utegnila, nego dosehal, in bi tudi vse druge prednosti skrajšanega pota pri tej novi železnici, ktera je zastran zveze odločenih krajev z bolj napredujočimi deželami avstrijske države po ilirskem železničnem omrežji nasvetovana, posebno važnost za državne koristi zadobile.

Ad 1. d.

Postranska železnica na Kočevje.

Ta cesta je četrta veja od severa proti jugu dohajoče načrtane poteze od Celovca ali od Mosta čez Ljubljano na Karlovec, in ima dvojen gospodarstven pomen, ker je namenjena v to, da si sama sebi pridobi premogova bogata ležišča kočevska in da tudi to preimeno kupčijsko in obrtno robo v druge daljne deželne kraje in njihovim obrtnijam dopeljuje.

Znamenita kočevska ležišča rujavega premoga so bila do današnjega dne v nemar puščena zaradi tega, ker ni pripravnih odpeljavnih železnih cest, in ravno iz tega vzroka se gozdi tega kraja, kjer je drevje čisto samo sebi pripuščeno, ne morejo v prid obračati in njihovi pridelki v denar spravljati.

Ta postranska cesta se pri Vrčičah loči od glavne poteze, mora preskočiti razvodje 699 metrov morske višine, kjer se cesta 1:50 vzdiguje, čaka jo po vsi njeni dolgosti precej težavna izpeljava, ktera bo z velikimi stroški združena, zaradi tega se pa tudi ta postranska železnica le z glavno potezo vred more izpeljati.

Ad 2.

Poteza od Celja čez Škofjo Loko in sv. Lucijo do državne meje proti Vidmu.

To je druga glavna poteza pričujočega načrta ilirskih osrednjih železnic, njena mer od vzhoda do zahoda je, kakor že omenjeno, namenjena v to, da čez Zidani most ustanovi najkrajšo železno cesto med Ogerskem in Laškem in zahodnimi deželami.

Ta železnica je v ta namen peljana od Celja po savinski dolini na Žavec, potem čez Motnik in Kamnik na Mengiš, kjer se strne z gori popisano severno-južno potezo načrtanega omrežja, ki drži od Celovca in Mosta na Ljubljano-Karlovec in Ogulin in gre zraven nje v posebnem tiru do Senčurja. V Senčurji se trasa obrne proti zahodni strani na Trato, kjer se na postaji istega imena združi z ljubljansko-trbiško Rudolfovo železnico, v Škofji Loki od nje loči, in gre po sorški dolini čez Žire in razvodje na zgornjo Idrijo, da pride potem poleg Idrijice do sv. Lucije, in od tod ob Soči do Koborida in naposled po preskoku krajnega razvodja zraven Natizona, ki teče proti Staremu mestu, k avstrijsko-laški državni meji.

Dolgost te poteze od Celja čez Škofjo Loko in sv. Lucijo do omenjene državne meje znaša $26\frac{2}{100}$ milje, in bode s $3\frac{3}{100}$ milje dolgo skoz laško kraljestvo peljano dopolnivo železnico do Vidma, ktere izpeljavo je ondašnja vlada že dovolila, imela $30\frac{7}{100}$ milje dolgosti.

Načrtana železnica je toraj $7\frac{1}{3}$, to je, blizo 8 milj krajša od one od Celja čez Ljubljano in Gorico na Videm izpeljane, že odprte $38\frac{3}{100}$ milje dolge južne železnice.

Južna železnica mora pa na Krasu preskočiti razvodje julskih Alp 603 metrov morske višine, med tem, ko ima poteza našega načrta pri Idriji prestopiti Kras le 565 metrov morske višine; po načrtani železnici bi se toraj ne le pot prikrajšala blizo za 8 milj, temuč blago bi se moglo po 6% nižji strmini prevažati. Vsled ravno omenjenih okoliščin bi utegnila vozina po novi železnici za 26% nižja biti nego na južni železnici.

Ta kupčijskim razmeram na tako važni kupčijski

poti, kakoršna je ta iz Ogerskega na Laško, jako vgodna okoliščina, ktera je vrh tega tudi kupčiji od Dunaja na Laško na korist, je že sama za-se zadosten dokaz državno-gospodarstvene koristnosti načrtane železnice.

Po drugi strani pa izvira njena potreba iz znanih ovir, s kterimi se avstrijska kupčija ima boriti proti zahodu, ker proti zahodu izpeljane že odprte železnice pogostoma ne morejo vstrezati zahtevam kupčevanja. Zlasti je v resnici veliko zgubo trpela kupčija iz Ogerskega proti zahodu, kteri je do odpora puštriške železnice od Belaka na Franzensfeste bila odkazana Elizabetina zahodna in južna železnica.

Pa tudi vse te tri proti zahodu izpeljane železnice ne bodo zadostovale zahtevam kupčijskim, posebno ogerski kupčiji ne, kajti peljane so skoz okolico, kteri je širjava več nego 30 milj, in ktera vrh tega več del večega kupčijskega razvitka še le pričakuje.

Gledé na to, da načrtana železnica tudi sebi odpre znamenito kupčijsko okolico, ker se na poti od Celja do Škofje Loke dotika dobro obdelovanega in obrtnega kraja, in tudi od Škofje Loke do sv. Lucije in Koborida jako rodovitne dežele, med tem tudi od nekdanj imenitnega državnega rudarskega kraja Idrije, in gledé na to, da je ta železnica razun proti Vidmu tudi nasvetovana od sv. Lucije čez Gorico na Trst, ne more se dvomiti, da bi se zaradi dokazane občne koristnosti in potrebe dobro ne izplačevala tudi ta k načrtu ilirskih osrednjih železnic spadajoča glavna železnica od Celja čez Škofjo Loko in sv. Lucijo na Videm.

Ad 2. a.

Železnični razpletak od sv. Lucije čez Gorico na Trst.

Ta razpletak poprej popisane druge glavne poteze se je v izdelek tega načrta vzel ne iz krajnih obzirov, ker jej zadostuje na sicer daljšem potu od Gorice na Trst sedanja že odprta južna železnica, temveč v ta namen, da se s tem prva glavna poteza od svojih severnih železničnih sklepov v Celovci in na Mostu, ktera nastane s poprej popisanimi potezami na Hrvaško, Dalmacijo in Reko, tudi na Trst sama za se izpelje.

O zvezi tega železničnega razpletka v ta poseben namen se bode bolj obširno govorilo v tretji točki tega razdelka, in tukaj omenimo le to, kar zadeva trasovanje tega železničnega razpletka.

Glavna železnica tega načrta pri sv. Luciji dospe v soško dolino; te doline železnica na južno stran ne more zapustiti, kar do Gorice tudi ne bi kazalo, zato se načrtana železnica pelje od sv. Lucije po dolini te reke čez Kanal do Gorice.

Ta naloga more se na tanko in popolnoma rešiti, ako se gleda na to, da se železnica od Gorice na Trst izpelje v tej nižini zato, da se, ognivši se kraškega visokega svetá, v okom pride dragi železniški voznini.

Tega načela se je treba nepogojno držati, ako nočemo, da železnica, ki se ima od severja našega cesarstva na Trst peljati, ne bi vnovič šla čez ločene grebene julskih Alp, kar bi ne le podražilo voznino, ampak tudi železnico, ako bi se z grebena na greben vodila, neizrečeno podaljšalo. Takošne napake nova na Trst merjena železnica ne sme imeti, ako hoče opravičiti neogibno potrebno državno podporo in sploh vstrezati svojemu kupčijskopolitičnemu namenu.

Temu pa, da gre trasa našega načrta med Gorico in Trstom deloma poleg že odprte južne železnice, ne more se nikakor opravičeno očitati, ker se pri tako važni drugi železnici na Trst, ki ima ustanoviti samostalno od severja našega cesarstva na Trst peljano železnico, ne sme ozir jemati na takošne krajne zadeve.

Po teh vodilih se načrtana trasa od Gorice na Trst tako-le podaljša:

Od Gorice gre trasa, ognivši se ovinka, ki ga južna železnica na Zagrad dela, v tako imenovano Velone na Gabrijo, in po tej dolini čez Bonetti do južne na Trst izpeljane železnice, kjer se z njo križa na cestovodu blizu Tržiča (Monfalcone).

Od omenjenega cestovoda je trasa napeljana čez St. Giovanni, Divin in Sostljan vedno ob morji zraven južne železnice do Gerljanske postaje, kjer se združi z južno železnico. Tukaj se načrtana železnica, ki Gorico z $71\frac{1}{7}$ metri morske višine zapusti, najbolj vzdiguje namreč do $81\frac{1}{4}$ metrov, med tem, ko mora južna železnica po tem kraji iti čez razvodja v Nabrezini z $167\frac{1}{2}$, in od Ljubljane čez Kras pri Postojni s 603 metri morske višine.

Takošne višinske razlike, ki se pri privaževanju po načrtani železnici lahko odstranijo, pač popolnoma opravičujejo navedeno glavno vodilo, na katero se opira ta železnični načrt.

Izpeljava načrtane trase od Gorice na Sostljan do Gerljana, kjer je železnica po precej strmih primorskih rebrih ob morji zraven že odprte južne železnice nasvetovana, njena izpeljava ne zadene na več ovire, kakor so one, katerih se niso zdale druge važne železnice.

Od Gerljana na Trst, kjer ima načrtana železnica dobiti svojo lastno od južne železnice neodvisno konečno postajo, se zaradi tega nova trasa ob morji zraven južne železnice dalje peljati ne more, temuč mora se iz Gerljanske postaje proti bregu zaviti.

Po tem takem mora tedaj načrtana železnica iti okoli tržaškega mesta po Občinski brežini; zaradi na tej brežini zidanega mestnega oddelka se trasa primerno vzdiguje, in tedaj od Gerljana skoz kratek predor pri Kresiču pelje na Rojano in odtod skoz daljši predor do gozdne doline (Boschetto).

To dolino blizu Birrerije čez 25 metrov visok cestovod prestopivši pelje železnica skoz tretji predor pod kamnolomom, pelje čez dolino Chiadino — Rozzol in se zavija pod St. Giacomskim grebenom k morju in sicer blizu ladjotesarnice Tonellove, ter se nasvetuje, da se med to ladjotesarnico in stegnom Skedenskim naredi nova konečna in pristanska staja načrtane železnice.

Ako se poslednji predor razširi, lahko se skoz-nj naredi tudi privozna pot (konjska železnica) k novi železnični staji, ktera bi peljala ob Rozzolskem potoku čez „Piazza della Barriera vecchia“ v središče tržaškega mesta in izognila ovinka na današnji proti Skednju peljani cesti, kar bi na vsak način bilo na ozira vredno korist tržaški kupčiji.

Stirje predori in cestovod srednje vrste so omenjeni trasi neogibno potrebni. Predori in cestovod ne bodo delali čisto nobenih težav in zadržkov in so popolnoma opravičeni po posebnem namenu te v drugo postajo na Trst vodeče železnice.

Dolgost načrtane železnice znaša in sicer od sv. Lucije do Gorice $4\frac{1}{42}$, od Gorice do Trsta $5\frac{1}{51}$, toraj vkup od sv. Lucija do Trsta-Skedna $10\frac{1}{23}$ milje.

Načrtana železnica od Gorice na Trst je v primeri z ondi že izpeljano in odprto $7\frac{1}{50}$ milje dolgo južno železnico $1\frac{1}{69}$ milje krajša in ima vrh tega to prednost, da jej ni treba, kakor oni, na Nabrezini iti čez Kras.

Ad 3.

Poteza od Celovca in Mosta čez Škofjo Loko in Gorico na Trst.

Ta poteza, kakor je že bilo omenjeno, ni oddelek sam za-se v našem načrtu, ampak poteza, ki nastane iz zveze poprej popisanih tras, v ta namen, da kaže, da

se s priloženo osnovo načrtanih ilirskih osrednjih železnic dá tudi koristno in namenu primerno rešiti že davno preudarjano vprašanje o podaljšanju železnic, od severja našega cesarstva prihajočih, k tržaškemu brodišču.

O tej za avstrijske kupčijske koristi gotovo prav važni zadevi se je toliko gradiva nabralo in razglasilo, da po našem mnenju drugega ni treba, nego objektivno presoditi podatke, da se izbere, kar je koristnega v njih. In to hočemo poskusiti.

Južna železnica, ki se začne na Dunaji kot središču našega cesarstva in drži na Trst, je že odprta in že se tudi razširja ondešnja železnična pristanska staja.

Tržaška-dunajska železnica je obrnjena bolj na severovzhod; pot na severno Nemčijo in k vzhodnjemu morju je od Trsta čez Dunaj očitno prevelik ovink, da pomorska kupčija že davno ne bi bila čutila opravičene potrebe, dobiti kar je mogoče najkrajšo in najbolj ravno železnico proti severju.

Predno je bila Rudolfova železnica zagotovljena, bila je ta želja veliko zahtevanje, zdaj pa po izpeljavi te železnice je ta želja v ožje meje stopila ter se bolj približala svoji izpolnitvi.

Od tega časa sem se od vseh strani gorečnije nego poprej zahteva, da se železnica od Trsta sklene z Rudolfovo, in zaradi tega se železnično začetno društvo, kakor tudi ena stranka tržaških koristi poganja za to, da se Trst po železnici sklene z Belakom, ker je Rudolfova železnica po premenu laške državne meje zapazila svojo napčno pot, in ker zastop tržaških koristi meni, da se po poti čez Belak vsaj en del kupčije med severno Nemčijo, Švico in Trstom odvrne od luk zgornje Italije in potegne na Trst.

Prvi namen ima imenovano železnično društvo, katero tudi podpira obljubljenemu držayno poroštvu; toda pri tem vprašanji, ki zadeva preimenoitno narodno gospodarstveno koristi ne bi smel biti merodajen, ker zmote v nameri ne morejo opravičiti nadaljevanje enake pomote.

Drugi namen pak očitno kaže, da se je bolj gledalo na severozahod in na konkurenčni boj tržaškega mesta z brodišči zgornje Italije, in to se je očitno še le pokazalo, odkar se je premaknila laška državna meja; kajti nehal je avstrijski vpliv na konec brenerske železnice, ki je poprej bila pod domačo upravo.

Najkrajša pot iz Avstrije k njenemu pristanu v Trst ne more peljati čez Brener, ravno tako se kozmopolitična kupčija ne bode posluževala pota od bodenskega jezera na Trst, ako je njena narava tje ne vleče. Pri tem naj bi se na primer oziralo na to, da je zahodno-evropejska železnica skoz Švico k luki v Genevo 45 milj krajša nego na Trst.

Navedena dva namena, iz katerih se nasvetuje izpeljava omenjene železnične zveze od Trsta na Belak, sta pač nekoliko iz oči spustila pravi namen zaželene železnice, in kar je v tem resničnega, je edino to, da je za varstvo avstrijskih kupčijskih koristi pred vsem potrebno, podaljšati oziroma dopolniti od severja našega cesarstva v Ilirijo že izpeljane železnice posebno pa na Trst, da se tako zadobi ravna in najkrajša železnična zveza do južnega morja in da se tje skoz Avstrijo napelje prevoznja kupčija od vzhodnjega in severnega morja.

Tudi visoka državna vlada je spoznala neogibno potrebo te železnične zveze, ker je že večim snovateljem dala dovoljenje za dotična tehnična početna dela, in se vrh tega tudi sama lotila tega dela.

Dosehmal izdelani načrti so:

- Poteza od Belaka čez Trbiž, Predil, sv. Lucijo in Gorico na Trst, znana pod imenom „predilske železnice“, je najstari načrt, ki so ga, da se reši stavljenja naloga, osnovali vladni organi, pri tem načrtu

pa vendar še ne vtegne biti končno določeno, ali se ima nova poteza od Gorice dalje v Trst precej skleniti z odprto južno železnico, ali tje iti po lastnem tiru.

- b) Poteza, kateri pod pokroviteljstvom Rudolfove železnice do Škofje Loke služi na Ljubljano izpeljana že odprta železnica in ktera je peljana od Loke čez Kras na Razdrto in Trst k lastni staji v Trstu blizu Skedna.
- c) Poteza, katero nasvetuje naš načrt ilirskih osrednjih železnic, in ki gre od Celovca in Mosta, kjer se z Rudolfovo železnico sklene, v popisani meri čez Loko in Gorico na Trst tudi k posebni staji, ki se ima ustanoviti na zalivu pri Skednu.

Rěči se sme, da tehnične studije, v teh treh načrtih shranjene, obsegajo ves svet za novo železnico na Trst in da se tedaj le ena izmed omenjenih tras more izvoliti; kajti dravsko dolino, od zahoda proti vzhodu raztegnjeno, iz ktere se ima nova železnica na Trst izpeljati ali podaljšati, po vsi dolgosti od glavnega debla koroških Alp do štirskega pogorja od juga ločijo Karavanke, zato se železnica nikjer drugod ne more peljati, nego čez razvodja tega pogorja in onega julskega Alp na Krasu. In to kažejo omenjeni trije načrti v vseh mogočih spremenih.

Prišlo bo tedaj na to, kateri izmed teh načrtov najboljše reši omenjeno nalogo po glavnih vodilih prave železnične politike namreč gledé na kupčijo, obrtnost in državno brambo.

Ker vsi načrti merijo na to, da se poteze sklenejo z Rudolfovo železnico, zato primeroma iz postaje pri Launsdorfu, kjer se železnica proti severu zavije, izhajajo vse tri načrtane poteze.

Predilsko železnico je vlada že davno nasvetovala, vendar se do dandanes niso naznanili temeljni nagibi tega načrta.

Ta poteza nima nikakoršne narodno-gospodarstvene važnosti za državo, ker je potegnjena od Trbiža do sv. Lucije skoz popolnoma zapuščene in puste kraje. Ta poteza gre čez razvodje koroških Alp na nedohodnih skalnih stenah Triglavovih 952 metrov morske višine, in se zarad tega na precej veliki dolžini do 1:40 vzdiguje, potem se ta železnica zarad plazov, ki se ondi pogosto delajo, in zarad močnih lijakov more le z nenavadnimi stavbami in zidanjem zavarovati, in je kljub temu v nevarnosti, da bi se vožnja ovirala, kajti ne dá se izračunati, kedaj pri takošnih vremenskih prigodkih nastopijo enaki zadržki in kako dolgo da trajajo; ta železnica tedaj ne daje prehodu nikakor iste varnosti, ktera gre pred vsem tako važni cesti.

Z izpeljavo predilske železnice združeni stroški so z ozirom na navedene izredno velike tehnične in vremenske težave in zadržke jako veliki. Med tem, ko bi za izpeljavo konkurenčnih potez eno z drugim treba bilo 1½ milijona gold. na železnično miljo, potrebovalo bi se za predilsko železnico najmanj trikrat toliko, pri tem pa ostaja še nevarnost, ktera se po navedenih okoliščinah naprej videti ne dá.

Predilska železnica ne more toraj narodo-gospodarstvenim razmeram, katerim mora vsaka železnica zlasti pa ta služiti, nikakor vstreci, in ker bi se vrh tega za njeno izpeljavo jako veliko denarja potrošilo, utegnile bi njeno izpeljavo opravičiti le posebne strateške koristi.

Pa tudi v tem oziru predilska železnica ni ugodnejša, kajti mnenje vseh strategov se glasi, da ta železnica, ½ milje državni meji v stran peljana, strateške koristi avstrijske države ne bi pospeševala, temuč celo škodila bi jim, in neka posebno veljavna osoba je v izdani brošuri o avstrijsko-ogerskem železničnem omrežji in vojskini pripravi predilsko železnico naravnost imenovala čuden načrt.

Kupčijska pot, ki bi se s predilsko železnico odprla, bila bi od Launsdorfa do Trsta 33 $\frac{7}{12}$ milje dolga; bila bi tedaj, kakor se bo pozneje dokazalo, 5 $\frac{1}{96}$ oziroma 1 $\frac{1}{45}$ milje krajša od konkurenčnih načrtnih potez; vendar ta primeroma majhna razlika pota, ki je edina ugodnejša stran načertane predilske železnice, je zlasti proti zadnji, z ozirom na 1 $\frac{1}{45}$ milje ilirskih osrednjih železnic tako malo važna, da nikakor ne more odtehtati vseh pomanjkljivosti predilske železnice.

Po vsi pravici se sme reči, da se načrt predilske železnice v nobenem oziru ne vjema z preimenitnim kupčijsko-političnim in narodo-gospodarstvenim namenom zadnjega člena železnične zveze od vzhodnega in severnega morja skoz severno Nemčijo in Avstrijo k jadranskemu morju, ker bi vrh tega tudi še škodovala stratežičnim koristim naše države. Zbog tega je popolnoma opravičeno to, da se dotična železna cesta izpelje po ostalih dveh konkurenčnih načrtih, ktera nikakor nimata pomanjkljivosti predilske železnice.

Primerjanje obeh načrtov med seboj pokaže, kateremu gre večja prednost.

Poteza od Loke čez Razdrto na Trst, ki se ima po drugem načrtu peljati od Belaka čez Trbiž do Loke po Rudolfovi železnici in od ondot čez Razdrto na Trst, je od Launsdorfa do Trsta dolga 38 $\frac{7}{18}$ milje, poteza načrta ilirskih osrednjih železnic od Launsdorfa čez Sinčoves, Loko in Gorico na Trst pa 35 $\frac{1}{17}$ milje; poslednja poteza je toraj 3 $\frac{1}{61}$ milje krajša.

Ona poteza mora iti čez razvodje Karavank pri Ra-dečah in čez dve po ipavski dolini ločeni slemenji Kraški pri Veharši in Hrušici, toraj vkup tri razvodja z 856, 661 in 784 metri morske višine; pri tem pa v zgubo gre 936 metrov že pridobljene višine, in cesta se vzdiguje do 1:40 in 1:50.

Poteza načrtanih ilirskih osrednjih železnic mora pa prekoračiti razvodje Karavank na Jezerskem hribu in le enkrat Kraški svet pri Idriji, tedaj le dve razvodji z 934 in 564 metri morske višine, pri tem se pokaže zguba že pridobljene višine le za 694 metrov, zato se tukaj po enaki razmeri 26% manj moči potrebuje za vožnjo ali drugače: ta železnica more toliko več prepeljati, kot prva poteza; pa tudi njena pot je manj napeta, od one.

Ker je dotična poteza v tej spomenici navedenega načrta 3 $\frac{1}{61}$ milje, to je, 9% krajša in za 26% za prevožnjo pripravniša in sploh prevoznina po tej železnici za 35% nižja, nego po oni od Belaka čez Loko, Razdrto na Trst, zato je s tem dokazano, da ima ta gledé jako tehtnih kupčijskih razmer prednost pred ono.

Laško-razderška trasa gledé na narodno gospodarstvo ni peljana skoz takošne obrtnijske kraje, nego druga poteza, ktera se vrh tega tudi dotika državnega rudnika idrijskega, jako važnega za avstrijski svinec.

Pa tudi v stratežičnem obziru bi se vojna po loško-razderški stari ne vtegnila tako lahko dopolnovati in oskrbovati, nego po drugi potezi, kajti ta je izpeljana po bolj rodovitnih in ljudnatih krajih, kateri morejo vojno lože preskrbovati s potrebnimi rečmi.

S tem primerjanjem druge konkurenčne poteze s tretjo je dokazano, da se trasa od Belaka na Loko in Razdrto, gledé kupčije in tudi gledé na obrtnost in državno brambo gotovo mora umakniti potezi od Celovca in Mosta čez Loko in Gorico na Trst, in da se tedaj pri izbiranju trase, ktera ima sever vezati s Trstom, načrtani potezi od Celovca in Mosta čez Loko in Gorico na Trst dá prednost pred vsemi drugimi potezami.

S k l e p.

Razjasnjenje načrta ilirskih osrednjih železnic dokazuje, da je ta načrt, ki izvira iz spoznanja krajev, v vsakem oziru pravim načelom narodno-gospodarstvene železnične politike primerno osnovan.

Pri tem delu nam je bil namen, železnično omrežje Iliriji potrebno osnovati tako, da zraven občnih državnih koristi tudi streže krajnim deželnim nameram.

Izdelani in naznanjeni načrt tedaj po svoji severno-južni potezi dopolnjuje železnice od severne strani naše države prihajoče naravnost k Reški luki in tudi na Dalmacijo; po svoji vzhodno-zahodni potezi kaže najkrajši pot iz Ogerskega čez Pragarsko na Laško in zahodne evropske dežele; stik obojih omenjenih potez pa tudi jako ugodno rešuje prevažno dnevno vprašanje: kako naj se do Tersta potegne severna železnica, da bode od vzhodnega in severnega morja blago prevaževala skoz Avstrijo.

Omenjene splošne kupčije, narodnemu gospodarstvu in strategiki koristne načrtne poteze so pa tudi tako izbrane, da se gledé na njihovo zvezo z dandanes odprtimi železnicami na vse kraje razprostirajo, ter vstrezajo ne le občnim državnim koristim, temuč tudi domačim razmeram naše dežele.

Te vsestranske koristi predloženega načrta obetajo dotičnim železnicam obilen dobiček, in v tej zadevi je skoro nepotrebno, na drobno sestavljati račun, kajti ne bi se mogla s številkami povedati nagla prememba, ktera se bo gledé dosedanje kupčije dogodila po načrtanih železnicah vsled njihovih dokazanih prednosti zaradi skrajšanega pota in zmožnosti, to tem bolj, ker bodo železnice vodile skoz vse obitajiske kraje naše dežele.

O tem naj zadostuje opomba, da utegne kupčijsko cesto, vodečo od vzhodnega in severnega morja po južno-oger-

skih železnicah na Reko in Dalmacijo, kakoršna je severno-južna poteza našega načrta od Celovca in Mosta čez Ljubljano na Karlovec in Ogulin, že sama prevozna kupčija izdrževati, da se dalje ravno tako važna cesta od vzhoda na zahod, ktera je namenjena za prevozno blago iz Ogerskega čez Pragarsko, Celje, Trato in sv. Lucijo prepeljovati po poti, po kateri bo voznina 26% niža, kakor je bila dosedaj, sme zaradi tega nadejati obilnega dobička, ker je ta poteza peljana med mariborsko-celovško-belaško brenersko železnico in med celjsko-ljubljansko goriško-videmsko južno železnico, ktera pota, kakor znano, ne moreta vstrezati vzhodno-zahodni kupčiji, in da bo naposled iz zveze teh dveh glavnih potez našega načrta naštetih dostavek severne poteze na Trst imel obilo blaga prepeljovati.

Ta dopolniva cesta ima pa tudi po splošnem mnenju Rudolfovi železnici dohodke pomnožiti.

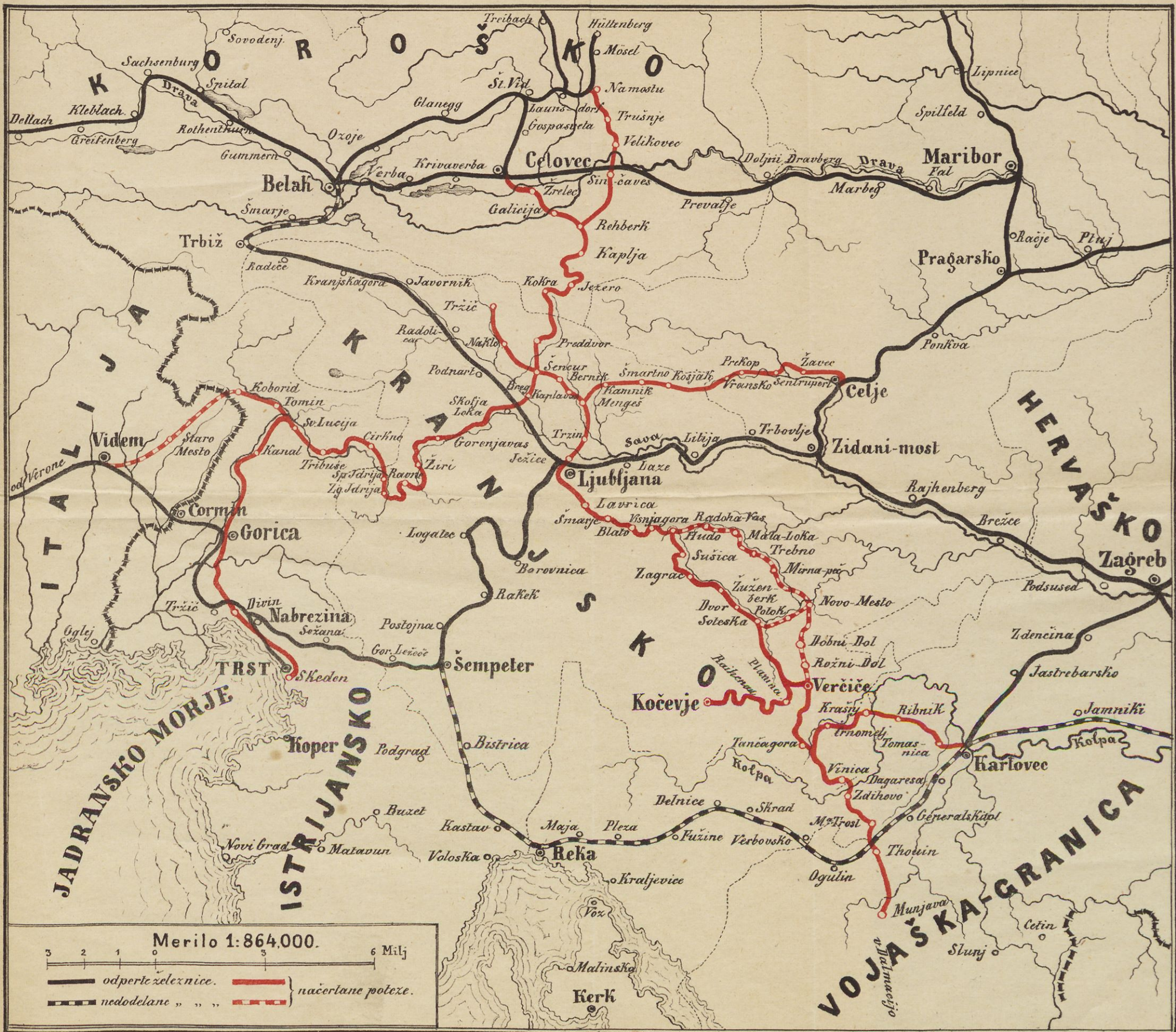
Ti resnični podatki dajejo poročstvo, da se bodo načrtane železnice, kakor je že bilo omenjeno, izplačevale že s prepeljevanjem prevoznega blaga, in vrh tega jim ne odide, kar se samo po sebi ume, domača kupčija.

Preimenitne državne koristi, ktere so sklenjene z dovršbo v misel vzetega železničnega načrta, popolnoma opravičujejo zahtevanje, da mu gré država na roko, kar koli more, in, ker je to gledé na omenjeno stvar gotovo državnemu gospodarstvu na korist, naj nam bo dovoljeno ugodno rešiti domoljubno nalogo, ki si jo je podpisano društvo postavilo z načrtom ilirskih osrednjih železnic.

Visoka vlada in ljudsko zastopstvo naj pripomoreta, da se vresniči ta načrt; kajti mednarodne in deželi koristne železnice, ki jih nasvetuje, jako pospešijo državo v njeni gospodarski samostojnosti.

Na Dunaji meseca januarija 1872. leta.

Društvo za načrtane ilirske osrednje železnice.



Nač. Jož. Blaznik v Ljubljani.

