

v letih 1910-1913, SIK 1967, str. 204. — 37. G, št. 19, 13. 5. 1905. 'Loške novice. Vojaški dolžnosti se je odtegnil'. — 40. G, št. 7, 16. 2. 1907, 'Novičar'. — 41. G, št. 20, 18. 5. 1907. 'Izpred deželnega sodišča'. — 42. S, št. 46, 15. 11. 1913. 'Mesto v Ameriko v zapor'. — 43. S, št. 45, 8. 11. 1913. — 44. G, št. 23, 5. 6. 1914. 'Novičar'. — 45. S, št. 9, 28. 2. 1914, 'Surovina'. — 46. G, št. 42, 19. 10. 1912. — 47. G, št. 12, 22. 3. 1902. — 48. G, št. 44, 31. 10. 1913. — 49. G, št. 20, 18. 5. 1912. — 50. G, št. 19, 9. 5. 1903. — 51. G, št. 14, 8. 4. 1911. — 52. S, št. 26, 28. 6. 1913. — 53. G, št. 25, 19. 6. 1909. — 54. S, št. 53, 27. 12. 1913. — 55. G, št. 38, 21. 9. 1907. — 56. G, št. 40, 5. 10. 1907. — 57. G, št. 24, 13. 6. 1913. 'Dopisi. Cerklje'. — 58. G, št. 38, 21. 9. 1912. — 59. Jurij M. Trunk, Amerika in Amerikanci. Celovec 1912. — 60. Isti, str. 543—606. — 61. France Planina, Število prebivalstva v loški dolini skozi zadnjih sto let, Loški razgledi XIII, 1966, str. 145; France Planina, Naš ameriški rojak dr. F. J. Kerna, LR XIV, 1967, str. 198—200; Roman Savnik, Pomembni rojaki Poljanske doline, LR XIX, 1973, str. 222—235; Vincencij Demšar: Vas Osojnik pod Blegošem. LR XX, 1973, str. 177. — 62. Zgodovinski arhiv Ljubljana (v nadaljevanju: ZAL), Občina Škofja Loka (OŠL), Status animarum (Žup. V) 28a. —

63. France Štukl, Škofja Loka in njeno prebivalstvo, LR XIX, 1973, str. 135. — 64. Isto. — 65. Ivan Mulaček, Naše izseljevanje v številkah, Čas, zv. 4, 1913, str. 256—266. — 66. Nanje je opozoril mag. France Štukl, arhivist v omenjenem arhivu v članku: Škofja Loka in njeno prebivalstvo v preteklosti, LR XIX, 1973, str. 141. — 67. ZAL, OŠL, t.e. 98. — 68. Isto. — 69. Ema Umek, Brazilija v 'rožnatih' barvah, SK 1980, str. 213—214. — 70. ZAL, OŠL, t.e. 98. — 71. ZAL, OŠL, t.e. 98. — 72. Marjan Drnovšek, Nekatero evidence o izseljevanju v Ameriko pred prvo svetovno vojno, Kronika št. 3, 1988, str. 205-217. — 73. S, št. 32. 9. 8. 1913 'Potni listi in krošnjarska dovoljenja' — 74. G, št. 31, 1. 8. 1913. — 75. ZAL, OŠL, t.e. 98. — 76. Isto. — 77. Mulaček, n. d., str. 260. — 78. ZAL, OŠL, t.e. 98. — 79. Mulaček, n. d., str. 258. — 80. France Štukl, Knjiga hiš v Škofji Loki II., Gradivo in razprave ZAL, Škofja Loka 1984, str. 97-98. — 81. ZAL, OŠL, Status animarum. — 82. ZAL, OŠL, Popisi prebivalstva. — 83. ZAL, OŠL, Vojaške zadeve, fasc. 97, 119. — 84. France Štukl, Knjiga hiš v Škofji Loki I, Gradivo in razprave ZAL, Škofja Loka 1981, str. 31-32. — 85. ZAL, OŠL, Vojaške zadeve, fasc. 119. — 86. Isto. —

KOLESARSKI VOZNI RED ZA MESTO LJUBLJANA

MARKO KAMBIČ

PRVI LJUBLJANSKI »VELOCIPEDI«

Leta 1869, dve leti po svetovni razstavi v Parizu, je kolo (takrat imenovano velociped) prišlo tudi v Ljubljano. Časopis »Triglav« v številki dne 13. aprila 1869 poroča, da so se pojavili »velocipedi« tudi na promenadi ljubljanskega mesta. Opisal ga je kot »sedež z dvema, eden za drugim tekočima kolesoma«, ki doseže hitrost okoli eno miljo (7,5 km). Kolo je bilo brez gum, imelo pa je pedale. Zaradi visoke cene so si ga v začetku lahko privoščili le ljubljanski »imenitneži« in redki navdušenci.

Pri Ljubljančanih je pojav »velocipeda« zbudil različna občutja. Nekateri so ga imeli za modno muho in igračo »velikih otrok« ter ga hudomušno imenovali »epohalno iznajdbo, ki nikakor ne zaostaja za iznajdbo smodnika ali tiskarskega stroja«. Drugi so bili prepričani, da gre za izredno »iznajdbo novega veka«. Večina Ljubljančanov je v začetku »vozarjenje velocipedistov« po ulicah sprejela z negotovnim. Predvsem so se čutili ogrožene, nekaj pa je bilo verjetno tudi zavisti. Olje na ogenj protikolesarsko razpoloženih prebivalcev je priložila prva kolesarska nezgoda, ki je imela obsežne posledice za takratne kolesarje. Prva žrtev »velocipedske manije« je bil

kočijaž zdravnika dr. Viljema Kovača. Kovač se je z družino odpeljal na sprehod. Vozu nasproti se je na »velocipedu« pripeljal ljubljanski trgovec Albert Zeschko. Ko je konj zagledal novo vozilo, se je splašil in skočil s poti. Zdravnik, žena in otrok so srečno skočili z voza, kočijaž Peter Cedeunig (= Cedilnik) pa je pri odskoku »zašel z nogo med drevo in voz«, tako da si jo je zlomil. Ob tem dogodku je časnik »Triglav« dramatično zapisal: »Ali naj mar pride tako daleč, da ne bodo ljudje, ki se za gibanje poslužujejo le svojih nog, na promenadah več varni življenja in da so celo kočije v nevarnosti, da se s svojo vsebino vred polomijo.«

Za magistrat je postala zadeva resna, ko je isti časopis v sedemindvajseti številki problematiko kolesarstva politično obarval: »Od strani magistrata še ni bilo — po naši vednosti — ničesar ukrenjenega, mogoče zato, ker je iz ustavnega tabora (vladajoče stranke na magistratu) izhajajoča "jeunesse dorée" tista, ki dela ceste nesigurne, ter ker odgovorna redakcija Tagblatta sama kot obsedena divja na velocipedih po najbolj obljudenih ulicah in promenadah, brez ozira na noge nedolžnih sprehajalcev, ki se ne morejo dovolj hitro umakniti. Če ustavna gospoda noče hoditi po lastnih nogah — potem naj ne vozi po tujih.« Ma-

gistrat je hitro ukrepal. Ugotovil je, da je »vožnja z velocipedi prikladna, da povzroči nesreče«. »Velociped vozi brez šuma, z veliko naglico. Pri padcu z nje ga se lahko poškoduje mimoidoči, plašijo se tudi konji.« Skladno s temi ugotovitvami je mestni svet na seji dne 24. aprila 1869 sprejel prepoved vožnje z »velocipedi« po cestah in ulicah mesta in predmestij, po vseh sprehajališčih znotraj mestnih linij, v številni Lattermannov drevored in park gradu Podturn (= Tivoli). Prepoved so trikrat objavili v časopisu »Laibacher Zeitung«.

Kolesarstvo se je hitro širilo po drugih avstrijskih mestih. Tudi v Ljubljani je imelo vedno več navdušenih »prijateljev«. Spomladi 1870 je skupina »lastnikov in prijateljev velocipedskega športa« poslala magistratu peticijo za »ponovno dovolitev voženj«. Podpisalo jo je osemnajst uglednih meščanov, med njimi baron Egon Zois, Otmar Bamberg, Emmerich Mayer in Jožef Luckmann... Kot razlog za ukinitve prepovedi kolesarjenja so navedli: ... »da je v drugih mestih, na primer v Gradcu, Celovcu, Trstu, Zagrebu itd. tudi dovoljeno (kolesariti), ne da bi se do sedaj iz teh mest čulo o kakih nesrečah — telesno varnost sigurno ne ogroža to neskončno lahko grajeno in ravno tako lahko vodljivo vozilo niti najmanj. Razen tega nastaja zaradi gornje prepovedi, ki onemogoča tej genialni iznajdbi novega veka vsako razširjanje in izkoriščanje v Ljubljani — lastnikom velocipedov nemajhna škoda, ker so s tem vendar več ali manj onemogočeni uporabljati in izkoriščati svoja vozila.«

Policijski odsek je 3. maja 1890, glede na dejstvo, da je vožnja z »velocipedi« dovoljena v večini deželnih glavnih mest in celo na Dunaju, priporočil mestnemu svetu naj dovoli vožnjo tudi v Ljubljani, pod pogojem, da se hkrati zavaruje varnost pešcev. Mestni svet je na seji dne 21. maja 1890 sklenil, da se kolesarjem dovoli vožnja po cestah in ulicah mesta in predmestij na makadamskih delih z izjemo pločnikov, pešpotov, alej, v številni Lattermannov drevored in park gradu Podturn.¹

ZAČETEK NORMODAJNE DEJAVNOSTI ZA »BICIKLISTE« IN »BICIKLE«

»Kolesarski šport« se je v Ljubljani hitro razvil. Kolesa so se pocenila in privoščili so si jih lahko tudi manj premožni. Navdušenci so se začeli zbirati v prvih kolesarskih klubih.

Poleg zgoraj navedenih določb ljubljanskega mestnega sveta zasledimo prve norme za kolesarje in kolesa leta 1891 v »Službenem navodilu redarjem deželnega stolnega mesta Ljubljane.« Pod naslovom »Poulična policija« obravnava navodilo tudi »Bicikle«, celotna snov je urejena zelo skopo v nekaj kratkih stavkih: »Vožnja po biciklih in podobnih vozilih je dovoljena izključljivo le skušenim članom društvenim, ki nosijo društveno znamenje ali ki imajo kako drugo, mestnemu uradu naznanjeno izkazilo. Sicer je pa vožnja sploh prepovedana po ozkih ulicah, kakor

so npr. Špitalske, Gledališke itd... Po drugih ulicah, cestah in trgih se sme z omenjenimi pripravami le po časi voziti.«²

PRVI OSNUTEK »KOLESARSKEGA VOZNEGA REDA« ZA MESTO LJUBLJANO«

Hkrati z naraščanjem števila »biciklistov« na ljubljanskih cestah in ulicah so se vse glasneje pritoževali tisti, ki so se čutili ogrožene zaradi »naglega in nepredvidnega dirjanja kolesarjev«. »Negodovali so ustno«, vedno več kritike pa se je pojavljalo tudi v časopisih. Magistrat je uvidel, da je potrebno nastale razmere, predvsem zaradi osebne varnosti prebivalcev, izdatneje normativno urediti. Odločil se je, da bo izdelal »posebni vozni red« za ljubljanske kolesarje.

Izdelavo osnutka »Kolesarskega voznega reda za mesto Ljubljano« so zaupali mestnemu policijskemu komisarju Francu Podgoršku.³ Ta je 25. januarja 1895 predložil kolesarski red občinskemu svetu »s prošnjo, da ga blagovoli pregledati in odobriti«. Red obsega dvaindvajset kratkih in jasnih paragrafov. Ureditev je sledeča:

Kolesarji morajo imeti posebno dovolilnico, ki jo izda magistrat za eno leto. »Nedoletniki« (osebe mlajše od štirinajst let) dobijo dovolilnice le na očetovo (oz. varuhovo) prošnjo (oče oz. varuh se mora protokolarno zavezati, da prevzame odgovornost za »nedoletnika« in podpisati njegovo dovolilnico). Dovolilnica se izda na podlagi »spričevala o vozni sposobnosti«. To prejme kolesar, če opravi »skušnjo pred načelništvom kakega v Ljubljani obstoječega kolesarskega društva«. Paragraf 4 določa, da je potrebno za vsako dovolilnico plačati 1 goldinar kolkovine in tiskovne stroške. Razen tega mora vsak kolesar plačati letno dva goldinarja pristojbine za uboge in povrniti stroške za tablico. Dovolilnico mora kolesar vedno imeti s seboj ter jo na zahtevo pokazati varstvenim organom. »Tudi mora vsak kolesar nepogojno pokoriti se varstvenim organom, ako ti s povzdignjeno roko zahtevajo da odskočijo s koles.«

Vsako kolo mora imeti zvonček, zavorno pripravo in na sprednjem delu tablico s številko. »Od pričetka javne ulične razsvetljave se mora kolo razsvetliti s svetilko, ki ima svitlo belo luč.«... »Kolesarji se morajo držati leve strani ceste, ogibati se na levo in prehitevati na desno, ako je prehitevanje sploh mogoče, ne da bi se motil promet.« Pešce in voznike morajo, ko se približajo, opozoriti z zvoncem. Ob hudi megli morajo voziti z veliko previdnostjo. Pri skupnih vožnjah se ne smejo voziti »vštric« ampak le zaporedoma ter morajo biti drug od drugega oddaljeni šest metrov. »Kolesar mora, kadar mu prihajajo nasproti vprežni vozovi ali jahači, strogo paziti na živino in se je ogibati. Ako zapazi, da se živina plaši ali kadar mu voznik ali jahač da znamenje, da se je bati splašenja, mora takoj razsesti s kolesa in kolo po možnosti skriti.« Po ulicah in trgih sredi mesta se mora vedno voziti počasi.

Prepovedana je vožnja po »pešpotih, hodnikih, promenadah in nasadih«. Voziti se ne sme po javnih cestah in trgih, kadar se po njih pomikajo večji vojaški oddelki, pogrebni sprevodi, cerkveni in drugi obhodi, kadar gredo otroci v šolo in iz nje ter kadar se na cesti zbira množica ljudi.

Kolesarji, ki ne stanujejo v mestu in se mudijo v njem nad tri dni, se morajo pokoriti mestnim kolesarskim predpisom. Prestopki predpisov se lahko kaznujejo tudi z odvzemom dovolilnice.

O kolesarskem redu se je posvetoval policijski odsek občinskega sveta. Nekatere določbe je malenkostno popravil (gre predvsem za stilistične popravke). Nato je magistrat poslal red »na vpogled« Nemškemu kolesarskemu klubu (»Laibacher Bicycle — Club«) in Klubu slovenskih biciklistov »Ljubljana«. Oba kluba sta kolesarski red pozorno preučila in s svojimi strokovnimi pripombami vrnila magistratu.⁴

Magistrat je pripombe 25. februarja 1896 izročil v posvetovanje policijskemu odseku. Iz dopisov se vidi, da sta se oba kluba družno sporazumela o predlogih za spremembo tistih paragrafov, ki se jima »niso videli popolnoma primerni, to je ne ustrezajoči vsestransko kolesarskemu športu.«⁵ Klub slovenskih biciklistov »Ljubljana« je priložil še svoja klubska pravila in tiskan vozni red kluba⁶ ter posebej poudaril: »Konečno še opozarjamo kot slovensko narodno društvo na našo iskreno željo, da se varuje pri nameravanem načrtu v vsakem oziru izključno slovenski značaj našega mesta, kar bode posebno pri morebitnih napisih upoštevati.«⁷ Kluba sta želela, da člani ne bi potrebovali posebnih dovolilnic. Svojo pravico do vožnje naj bi dokazovali kar z »društveno vsprejemnico«. S tem bi bili oproščeni predpisanega preizkusa znanja. Predlagala sta tudi oprostitev plačevanja pristojbin za člane: »Trebja je strogo ločiti kolesarje-divjake in kolesarje, ki so člani kacega v Ljubljani obstoječega kluba. Kot taki morajo ti že tako plačevati klubu visoko pristojbino na leto, pri "Ljubljani" 12 goldinarjev, dočim kolesarju-divjaku tega ni treba... Opozarjamo tudi na okolnost, da obstoji največji kontingent članov iz mladih ljudi, ki se nahajajo v tistej dobi, ko večinoma še nimajo na razpolaganje znatnejših dohodkov, kar naj se izvoli tudi upoštevati.«⁸ Svetovali so še, naj bi se več pozornosti posvetilo vozovom in peščem, saj se »le ti navadno kaj malo brigajo za kolesarja, dogodi se še celo pogostoma, da se mu nalašč zapre pot, tako da mora včasih v nevarnosti naglo skočiti s kolesa.« Glede na izkušnje so priporočili, naj se pri paragrafu dvajset, ki govori o zaporedni vožnji več koles, izpusti določitev razdalje šestih metrov, saj bi se pri doslednem upoštevanju določila motil promet na ulici. Policijski odsek občinskega sveta je pripombe upošteval ter skladno z njimi spremenil osnutek kolesarskega reda.⁹

RAZPRAVA O OSNUTKU

»Kolesarski vozni red za mesto v Ljubljano« je po-

licijski odsek predložil v sprejem na izredni seji občinskega sveta dne 16. junija 1896.¹⁰

Po uvodni besedi se je oglašil občinski svetovalec Pirc. Trdil je, da so v največji nevarnosti kolesarji sami. Po ulicah in cestah se vozijo le izkušeni biciklisti, »neizurjeni se itak na cesto ne upajo«. Od izurjenih pa se nesreče ne pričakujejo. Odločno je nasprotoval posebnemu voznemu redu za kolesarje. Zavzel se je za starejšo ureditev; določili naj bi le ulice in ceste, po katerih bi bila vožnja prepovedana ter način zaznamovanja koles. Podžupan dr. Bleiweis se je čudil nasprotovanju. Povedal je, da imajo kolesarske rede že dolgo tudi druga mesta in da namerava tak red sprejeti celo državna uprava. Podžupan je podprl sprejem kolesarskega reda. Bil je prepričan, da se bo kolesarski šport še bolj razširil in da bodo postale nesreče neizbežne. Kot močan argument je navedel, da tak red odobravajo tudi kolesarski klubi. Ostali občinski svetovalci so ugotovili, da je načrt kolesarskega voznega reda policijski odsek spremenil sam, ne da bi pri tem »zaslišal« magistratnega referenta (avtorja načrta) Franca Podgorška. Zato so sklenili, naj se osnutek vrne policijskemu odseku v novo posvetovanje, h kateremu naj povabi tudi magistratnega referenta.

POPRAVLJENI OSNUTEK

Policijski odsek in magistratni referent sta se posvetovala o osnutku kolesarskega reda. Nekatere paragrafe sta temeljito spremenila, druge komaj opazno stilistično popravila, večino sta ohranila nespremenjeno. Predvsem so iz osnutka črtali vse ugodnosti, ki naj bi jih imeli člani kolesarskih klubov.

O »popravljenem« osnutku kolesarskega reda so razpravljali na seji občinskega sveta dne 27. junija 1896.¹¹ Na sejo so tokrat povabili tudi magistratnega referenta Franca Podgorška. Poročevalec Zabukovec je povzel ugotovitve prejšnje seje in ponovno poudaril potrebo po sprejemu kolesarskega reda: »Take kolesarske rede imajo tudi v drugih mestih, kjer so dotične pristojbine še večje, na Francoskem pa obstoji o tem že državni zakon. Pa tudi občinstvo našega mesta izraža željo po takem kolesarskem redu, kajti opetovano dogajajo se nesreče, dolžnost občinskega sveta pa je skrbeti za red v tem oziru ter varovati občinstvo pred vsako škodo.«¹²

Večina občinskih svetovalcev je pritrdila poročevalcu, vendar je že vnaprej ugovarjala posebni pristojbini, ki naj bi jo kolesarji letno plačevali v mestno blagajno. Najglasnejši je bil občinski svetovalec dr. Gregorič. Ni se strinjal, »da se hoče pobirati pristojbina od takega prometnega pripomočka, ki je k vsakdanjem kruhu nekaterih kolesarjev potreben npr. za obrtnike — kajti čas je denar. Čuditi se more, da se hočejo vedno le bolj ubožnemu prebivalstvu našega mesta nalagati doklade, medtem pa se popolnoma prezira premožno prebivalstvo npr. jahače in ekvipaže, kateri vzdržujejo te stvari le kot luksuz in v svojo zabavo. Le ti so tudi nevarni vsled svojega naglega ja-

hanja in hitre vožnje po mestu. Od teh se ne zahteva nobena preskušnja in tudi ne plačujejo mestu nobene posebne doklade. Obdavčili naj bi se tedaj ti tudi, meri naj se z enakim merilom.«¹³ Dr. Gregorič je v zanosu svojo kritiko usmeril še na pasji davek, ki se mu je zdel prenizek. Zahteval je zvišanje, »kar bi pripomoglo k temu, da se nekoliko zmanjša število te nadležne živali«.

Gregoričičevo trenutno čustveno zanesenost je izrabil občinski svetnik dr. Tavčar. Zbodel ga je z besedami: »Občinski svetovalec dr. Gregorič je v tej stvari zajahal pač zopet katoliško-socjalnega konja, ter govoril skozi okno.«¹⁴ Dr. Gregoričič mu je kratko odgovoril: »Debata bodi mirna, ne pa strankarska.«¹⁵ Poročevalec Zabukovec je ugotovil, da nihče ni dokazal »nepotrebe« kolesarskega reda ter zato predlagal obravnavanje posameznih paragrafov. Zaradi »pozne ure« so sprejeli samo prve tri paragrafe. Upoštevali so mnenje policijskega odseka, da se z vsemi kolesarji ravna enako. Tako so člani kolesarskih klubov izgubili ugodnosti, ki naj bi jih imeli po prvotnem osnutku.¹⁶ Pristojnost za preizkuse znanja se je prenesla s kolesarskih klubov na »oblastveno komisijo.«¹⁷

»KOLESARSKI VOZNI RED ZA MESTO LJUBLJANO«

Začeto delo je občinski svet nadaljeval na seji dne 7. julija 1896.¹⁸ Odločili so se, da bodo ponovno sklepali tudi o treh, v prejšnji seji odobrenih paragrafih.

Prvi paragraf so tak kot na zadnji seji brez pripomb ponovno odobrili.¹⁹ Pri drugem paragrafu se je občinski svetovalec dr. Požar zavzel za odpravo preizkusa znanja za kolesarje. Menil je, »da bi bila vsaka preskušnja iluzorična«. »Glavna stvar pri tej reči je dobra policija, katere nalog bode zabranjevati zlorabo kolesa.« Predlog so ugodno sprejeli in določbe o »skušnji« so iz drugega paragrafa izpustili. Največ pripomb je doživel predlog paragrafa štiri.²⁰ Občinski svetovalec Šubic je predlagal, naj od plačevanja pristojbine oprostito tiste, ki uporabljajo kolo »v obrtne namene«. Šubico je nasprotoval občinski svetovalec Svetek, z mnenjem, da imajo ravno obrtniki »največji dobiček od kolesa« in bi bila oprostitve nepravilna. Predloga občinskega svetovalca Šubica niso sprejeli predvsem zaradi tega, ker bi bilo težavno ugotavljati, kdo potrebuje kolo v »obrtne namene«.

Magistratni referent Podgoršek je svetoval, da se določitev pristojbine iz reda izpusti, »ker občinski



Fotografski atelje J. Zalar ml. in A. Kneževič; tovarnar Albert Zeschko, okoli 1880; fotografija, 5,8 x 9 cm; last: Zgodovinski arhiv Ljubljana

svet ni opravičen določevati take takse, kaj takega obstoji le drugod, kjer se je že izposloval dotični zakon.« Nasprotno mnenje je zastopal občinski svetovalec dr. Majaron. Pritrdil je sicer ugotovitvi, da občinski svet ni upravičen določevati pristojbine, poudaril pa je, da pričakujejo deželni zakon, ki bo vseboval tudi določbe o pristojbini.²¹ Zato je predlagal, naj ostane paragraf štiri nespremenjen, »visoka vlada prenapredila ga bo že sama, ako bo videla, da je to potrebno.« Ostali paragrafi so bili sprejeti brez pomembnejših ugovorov.²²

Občinski svetovalec dr. Majaron je predlagal, naj se red takoj predloži v odobritev deželni vladi s pridržkom, da stopi paragraf 4 v veljavo šele, ko se bo izposloval v ta namen potrebni deželni zakon. Občinski svetovalec Gogala je dvomil, da bi vlada hotela pogojno odobriti red: »Prej bi kazalo izposlovati dotični deželni zakon.« Na koncu je prevladalo prepričanje, da »je potreba kolesarskega voznega reda nujna in na dotični deželni zakon čakati bi bilo predolgo, v moči vladi pa je dovoliti njegovo rabo brez paragrafa štiri do tle, ko izide deželni zakon.«²³

SPREMEMBA REDA

Ravno ko bi moral ljubljanski magistrat sprejeti kolesarski vozni red predložiti v potrditev deželni vladi, je bil deželnemu zboru predložen načrt zakona o voznji s kolesi po javnih, nedržavnih cestah na Kranjskem. Zakon so kmalu sprejeli. Veljati je začel 6. novembra 1896.²⁴ Mestni kolesarski red se v nekaterih točkah ni ujema z deželnim zakonom, zato ga je magistrat zopet prepustil policijskemu odseku, da se o njem posvetuje in ga ustrezno uskladi z višjo normo.²⁵

Policijski komisar Franc Podgoršek je izdelal nov osnutek kolesarskega voznega reda.²⁶ Glede na paragraf 10 deželnega zakona²⁷ je komisar zopet predlagal uvedbo preizkušnje za kolesarje ter pobiranje pristojbine za izdajo izkaznice v znesku pet goldinarjev. Ostale določbe so skoraj enake kot v prvotnem redu, le da so nekatere ponekod razširjene.²⁸ Nov osnutek kolesarskega reda je obravnaval še policijski odsek. Delno ga je dopolnil in stilistično popravil.²⁹ Bistveno je spremenil samo 4. paragraf.³⁰

O novem osnutku je razpravljala občinski svet na seji dne 16. februarja 1897.³¹ Že v začetku je prišlo do nesoglasja glede pristojbine, določene v 4. paragrafu. Poročevalec je zagovarjal pristojbino v znesku pet goldinarjev, medtem ko je policijski odsek vztrajal pri predlogu enega goldinarja. Občinski svet je sklenil, da se kolesarski vozni red vrne policijskemu odseku v novo posvetovanje. Policijski odsek je ponovno poročal o kolesarskem redu na seji občinskega sveta dne 6. aprila 1897.³² Pojasnil je, da je spremenil samo paragrafa 2 in 4 ter da je ostale pustil nespremenjene, take, kot jih je odobril občinski svet na seji dne 7. julija 1896, ker se popolnoma ujemajo z deželnim zakonom.³³

Občinskega svetovalec Šubica je zanimalo, kako se bodo odvijale preizkušnje in po kakšnih merilih se bo ocenjevalo kolesarjevo znanje. Podžupan dr. Bleiweis mu je pojasnil, da tudi deželni zakon nima podrobnejših določil o »skušnji« in da je to interna stvar, ki ne spada v kolesarski red. Poročevalec Zabukovec je prepričeval občinske svetnike, da je potrebno določila o »skušnji« sprejeti v kolesarski red že zaradi dejstva, da »skušnjo« predpisuje deželni zakon. Brez take določbe vlada mestnega kolesarskega reda gotovo ne bi potrdila. Občinski svet je sprejel spremenjena paragrafa 2 in 4 ter tudi »Kolesarski vozni red za mesto Ljubljano« v celoti. Magistratu je naročil, naj red končno predloži v potrditev deželni vladi in deželnemu odboru.

ŽUPANOV DOPIS O REDU

Župan Ivan Hribar je 25. aprila 1897 poslal policijskemu odseku dopis, v katerem graja nekatere določbe »Kolesarskega voznega reda za mesto Ljubljano« (ki so ga že sprejeli na seji občinskega sveta dne 6. aprila 1897, ter naroča, naj se o redu policijski odsek ponovno posvetuje in poroča na prihodnji seji občinskega sveta.³⁴ Župan je trdil, da so določila paragrafa 19 nepotrebna.³⁵ »Določitev kolesarskega reda, da mora kolesar z zvonilom naznaniti svoj prihod vozniku, ima pomen, da voznik pazi na plašljivo žival, nikakor pa nima pomena, da bi se voznik moral kolesarju ogniti, kar mu posebno ni potreba storiti, če vozi na pravi strani ceste.« Dr. Hribar je očital tudi neutemeljenost in neopravičenost paragrafa 21.³⁶ »Tuje kolesarje nikakor ne gre siliti, da bi se podvrgli temu kolesarskemu redu.«

Policijski odsek se je na svoji seji 1. maja 1897 posvetoval o županovem dopisu. Glede zahteve po ponovnem posvetovanju in poročanju o kolesarskem redu je sklenil: »Tega storiti policijski odsek ni pri volji, ker nasvetovane spremembe niso tako važne, da bi zaradi njih moral obravnavati še enkrat ta red občinski svet. Tudi se policijskemu odseku ne zdi pravilno, da bi po storjenem sklepu občinskega sveta katerikoli referent zahteval še enkratne obravnave, ker mu ta ali oni paragraf ne ugaja.«³⁷ Policijski odsek je opozoril magistrat, da se je na Nižjeavstrijskem sprejel izredno »liberalen« kolesarski red. Zato je odsek pričakoval, da se bodo tudi v Ljubljani pojavile zahteve po podobni ureditvi. V tem primeru bi kolesarski red upravičeno predložili v novo posvetovanje.

NOV NAČRT REDA, SESTAVLJEN NA PODLAGI »KOLESARSKEGA REDA ZA KRANJSKO« IN OB UPOŠTEVANJU »KOLESARSKEGA REDA ZA NIŽJE AVSTRIJSKO«

Mestni policijski komisar Franc Podgoršek je v maju 1897 na podlagi kolesarskega reda za Kranjsko in ob upoštevanju kolesarskega reda za »Nižje Avstrijsko«³⁸ sestavil nov načrt »Kolesarskega voznega

reda za deželno stolno mesto Ljubljano.«³⁹ V načrtu je izpustil določbe o »preskušnji in voznih izkaznicah«, prav tako določbe glede plačila pristojbine za uboge. Iz prejšnjega reda pa je obdržal določila glede zaznamovanja koles s številkami. Ostale določbe so v novem načrtu ostale večinoma nespremenjene, le da so jih oblikovno skrčili v nekaj daljših paragrafov.

Magistrat je utemeljil tako temeljite spremembe z naslednjimi besedami: »Oprostitev preskušnje se predlaga z ozirom na to, da bi ista le ne dokazala popolne spretnosti za vožnjo, da se za voznike ne zahteva nobena preskušnja in vendar so nepredvidni in nagli vozniki večje nevarnosti, kakor kolesarji in slednjič, da bi se s preskušnjo nadlegovali tisti, ki rabijo svoje kolo v svojem obrtu ali svojem poklicu in ne za šport. Slednji razlog za odpravo preskušnje velja tudi za odpravo plačila pristojbine za uboge. Tudi za jezdne konje in druge luksus — konje se ne plačuje davka ali kake pristojbine niti za kolo, ki se večinoma le rabi za prihranjevanje časa, naj bi se ne plačevala pristojbina. Zaznamovanje koles s številkami naj bi se pa vsejedno pridržalo, ker je velikokrat le na ta način mogoče zaslediti nepredvidnega kolesarja.«⁴⁰

»VOŽNJA NA BIKIKLIH« V »CESTNO-POLICIJSKEM REDU ZA DEŽELNO STOLNO MESTO LJUBLJANO«

Novi načrt »Kolesarskega voznega reda za deželno stolno mesto Ljubljano« je magistrat predložil policijskemu odseku v trenutku, ko se je le-ta ukvarjal z osnutkom cestno-policijskega reda za Ljubljano. Od-

sek je ugotovil, da spadajo določbe o kolesarstvu stvarno in logično prav v cestno-policijski red, zato je »vožnjo na biciklih« uvrstil v omenjeni osnutek. Odsek se je odločil, da bo ostal pri opustitvi preizkušnje ter vozne izkaznice. O pristojbini za kolesarje pa se ni meritorno posvetoval, ker je bil prepričan, da se bo o njej razpravljalo posebej.

Na seji občinskega sveta dne 10. septembra 1897 so razveljavili sklep občinskega sveta z dne 6. aprila 1897 glede »Kolesarskega voznega reda za mesto Ljubljano«. Splošne določbe o kolesarjih so uvrstili v »Cestno-policijski red za deželno stolno mesto Ljubljano« v poglavje z naslovom »Vožnja na biciklih«. ⁴¹ Določbe so bile skupaj s cestno-policijskim redom na isti seji tudi sprejete. ⁴²

Tako so kolesarske norme končno našle svoje stalno mesto v pravnem redu ljubljanske mestne avtonomije.

»VOŽNJA NA KOLESIH« V »CESTNO POLICIJSKEM REDU ZA DEŽELNO STOLNO MESTO LJUBLJANO«⁴³

»par. 37

Za vožnjo s kolesi po ljubljanskih cestah, ulicah in trgih, veljajo sploh predpisi zakona z dne 6. novembra 1896 državnega zak. št. 50, posebno tudi naslednje varstvene naredbe.

S kolesom se sme voziti le tisti, ki je vožnje zadostno več in le po cestnem tiru. Prepovedana je vožnja po pešpotih, hodnikih, sprehajališčih med nasadi in sploh tudi tam, koder je tudi voznikom prepovedano.



Julij Müller: Klub slovenskih biciklistov Ljubljana; fotografija, 25 cm x 30 cm, last: Mestni muzej Ljubljana

Tudi se javne ulice, ceste in trgi ne smejo rabiti za dirkanje in vajo v vožnji.

par. 38

Oprema koles

Vsako kolo mora imeti zavorno pripravo, zvonilo, tablico s številko in pa svetilko. Tablico s številko je namestiti na sprednjem delu kolesa in je ni prepuščati drugi osebi. Obliko tablic določuje magistrat. Npravnne stroške mora kolesar povrniti.

Od časa javne ulične razsvetljave ali pri hudi megli je dovoljeno voziti le s takimi kolesi, ki imajo svitlo, belo luč, svetečo v smer vožnje in vidno že iz dalje. Barvaste luči so brezpogojno prepovedane.

par. 39

Kolesar mora po vsem mestu voziti le počasi t.j. tako, kakor sme v malem diru voziti prevoznik. Nagla vožnja t.j. takšna, da kolesar ne zmore kolesa takoj ustaviti, je sploh prepovedana.

Prav počasi, t.j. tako, da ga pešec lahko dohaja, mora kolesar voziti v ozkih ulicah, na ovinkih in križpotih, potem tedaj, kadar se po ulicah in cestah pomikajo sprevodi, cerkveni obhodi ali kadar se zbira mnogo ljudstva.

par. 40

Ogibanje in prehitevanje kolesarjev

Kolesarji se morajo držati vedno leve strani ceste, ter se ogibati vedno na levo, prehitevati pa na desno, ako je prehitevanje sploh mogoče, ne da bi se motil promet.

C. in kr. vojski, pogrebom in drugim sprevodom mora se kolesar umakniti s ceste.

par. 41.

Posebna opreznost

Na ovinkih in križpotjih ter pri prehitevanju mora kolesar še posebno paziti na pešce, jezdne konje in uprežne živali ter jih z zvonilom pravočasno opozarjati, da se bliža s kolesom.

Tudi, ako je kolesarju srečati vprežne vozove ali jahače, dolžan je paziti na živino in se je ogibati. Ako opazi, da se živina plaši ali kadar mu vodnik da znamenje, da se je bati plašenja, tedaj mora takoj razsesti s kolesa.

par. 42

Ogibanje pešcev

Pešci se morajo kolesarju na voznem tiru umakniti takisto, kakor kakemu drugemu vozu.

par. 43

Posebno nadzorstvo varnostnih organov

Vsak kolesar se mora brezpogojno pokoriti varnostnim organom, ako le ti s povzdignjeno roko zahtevajo, da naj skoči s kolesa.

Varstveni organi pa smejo le tedaj kolesarje zaustavljati med vožnjo in zahtevati od njih izkazila, kadar le ti s svojim ravnanjem na kolesu ali sploh s svojim vedenjem dajo povod k temu.

Vsak ustavljen kolesar, ki ne more s potnim listom, izkaznico, delavsko knjižico i.t.d. izkazati svoje osebe, dolžan je za varstvenimi organi iti s kolesom k uradu, kjer mora, če treba, v varstvo kazenskega zneska, zastaviti kolo.«

OPOMBE

Članek je del diplomske naloge z naslovom »Normativna dejavnost ljubljanskega občinskega sveta od leta 1895 do leta 1900«, opravljene pri prof. dr. Sergiju Vilfanu na pravni fakulteti v Ljubljani junija 1989; 1. Za uvodno poglavje »Prvi ljubljanski velocipedi« sem temeljne podatke o zgodnji dobi kolesarstva v Ljubljani povzel po članku dr. Boža Otorepca — Božo Šenk (psev.). Ne avto pač pa »velociped« (senzacija za Ljubljano pred manj kot 100 leti), Tedenska tribuna, leto III, št. 6, Ljubljana, 10. februar 1955, str. 3. — 2. Zgodovinski arhiv Ljubljana (v nadaljevanju: ZAL), Reg. I/1006, folio 82. — 3. Osnutek je ohranjen v rokopisu, na poli, ki šteje 6 listov. Najprej je napisan nemško, nato slovensko. — ZAL, Reg. I/1006, folio 84. Čistopisa osnutka (slovenski in nemški) sta vsak na svoji poli in se nahajata v ZAL, Reg. I/1055, folio 324 (osnutek v slovenščini, folio 388, osnutek v nemščini). Iz spisovnega gradiva ni razvidno, ali je kolesarski vozni red povzet po redu kakšnega drugega avstrijskega mesta ali je nastal popolnoma samostojno. — 4. ZAL, Reg. I/1055, folio 356 (dopis »Laibacher Bicycle — Club-a«), folio 358 (dopis kluba slovenskih biciklistov »Ljubljana«). — 5. V dopisu poudarjajo, da so nasvetovane spremembe rezultat »večletnega izkustva praktične vožnje na kolesu...« »Te opazke so sestavljene povsem objektivno prilagajajoče se večletnemu opazovanju in priznani izkušnji.« — 6. »Vozni red kluba slovenskih biciklistov "Ljubljana"« (ZAL, Reg. I/1055, folio 364) vsebuje nekaj kratkih določb o delovanju društva, nekaj osnovnih pravil za vožnjo ter pravice in dolžnosti članov. Posebno zanimive so določbe o preizkusu znanja: »5) Člane, kateri se hočejo pričeti voziti zunaj dvorane mora kot izurjence rednik po prejšnji skušnji priznati, in se morajo v ta namen pri njemu k skušnji oglasiti. Pri skušnji mora vsaki dokazati: a) Redno zasedanje na ravnih tleh, ravno tako na poševnih in sicer navzgor in navzdol. b) Redno odsedanje na ravnih in poševnih tleh, navzgor, navzdol; in sicer na stran in nazaj pri različnih voznih hitrostih. c) Obračanje po različno velikih kurvah, na desno in na levo. d) Vozenje navzdol s zavorom ali pa samo z proti stopanjem pedal. e) Skušnja pri nepričakovanih zaprekah, pri kojih je treba hitro ustaviti, odsedeti in kolo zadržati.« Zanimiva je tudi določba, ki prepoveduje »nepotrebno vozarjenje po mestu«. — 7. ZAL, Reg. I/1055, folio 362. — 8. ZAL, Reg. I/1055, folio 359. — 9. ZAL, Reg. I/1055, folio 365 (spremenjeni osnutek). — 10. ZAL, Cod. III/46, folio 321—323. — 11. ZAL, Cod III/46, folio 349—354: Popravljen osnutek kolesarskega voznega reda za mesto Ljubljana se nahaja v ZAL, Reg. I/1055, folio 369. — 12. ZAL, Cod. III/46, folio 350. — 13. ZAL, Cod. III/46, folio 350. — 14. ZAL, Cod. III/46, folio 351. — 15. ZAL, Cod. III/46, folio 351. — 16. Izpustile so se določbe, da člani obeh kolesarskih klubov ne potrebujejo posebnih dovolilnic ter da so oproščeni »preskušnje pod olastvenim nadzorstvom«. — 17. Občinski

svetovalec Pirc je predlagal, da se v redu tudi podrobneje določi sestava komisije (magistratni uradnik ter dva kolesarja strokovnjaka). Predloga niso sprejeli. Hoteli so, da bi imel magistrat proste roke pri sestavi take komisije. — 18. ZAL, Cod. III/46, folio 369—375. — 19. Izpustili so osnutek 2. odstavka paragrafa 1, ki se je glasil: »Člani "Kluba slovenskih biciklistov Ljubljana" in "Laibacher Bicyclekluba" ne potrebujejo posebnih dovolilnic, temveč izkazujejo z društveno vsprejemnico dovolilno pravico varstvenim organom.« — 20. Predlog paragrafa 4 se je glasil: »Za vsako dovolilnico plačati je po T.P. 7 hit. I. pristojbinskega zakona kolekrovine 1 goldinar in tiskovne stroške. Vrh tega mora vsak kolesar 2 goldinarja pristojbine plačati za uboge na leto in povrniti napravne stroške za tablico.« — 21. Mišljen je deželni zakon o vožnji s kolesi. — 22. »Kolesarski vozni red za mesto Ljubljano«, sprejet na seji 7. julija 1896, se nahaja v ZAL, Cod. III/46, folio 369. — 23. ZAL, Cod. III/46, folio 375. — 24. Zakon o vožnji s kolesi po javnih, nedržavnih cestah (veljaven za vojvodino Kranjsko), 6. november 1896, Deželni zakonik 1896, št. 50. — 25. ZAL, Reg. I/105, folio 298. — 26. ZAL, Reg. I/1055, folio 377. — 27. Zakon o vožnji s kolesi po javnih, nedržavnih cestah, 6. nov. 1986, že cit., paragraf 1: »Za mesta, trge in zdravilišča sme občinski zastop vrhu tega dopustiti vožnjo po cestah in ulicah le proti vozni izkaznici, katero izda občina na podstavi izkušnje napravljene pri kakem kolesarskem društvu ali na sploh primeren način... Za izdajo izkaznic se sme pobirati do pet goldinarjev pristojbine, treba pa je, da pristojbino odobri deželni odbor...« — 28. Gre predvsem za manj pomembne razširitve in stilistične spremembe. Npr.: »Stari« paragraf 8: »Kadar se javne ulice prično razsvetljevati, se mora tudi kolo razsvetliti s svetilko, ki ima svitlo belo luč;« predlog »novega« paragrafa 8: »Od mraka pa do svita je dovoljeno voziti le s takimi kolesi, ki imajo svetlo, belo luč svetlečo v smer vožnje in vidno že iz dalje. Barvaste luči so brezpogojno prepovedane.« Pomembnejša je le še sprememba paragrafa 21, ki po novem določa, da morajo tudi kolesarji, ki se v mestu mude nad tri dni, poprositi za izkaznico, ter paragrafa 22, ki ureja kaznovanje prestopkov. »Novi« predlog paragrafa 22 se glasi: »Prestopki teh predpisov, kateri niso po občem kazenskem zakonu kaznivi, se kaznujejo z globami do 50 goldinarjev, ako se globa ne da izterjati, pa z zaporom enega dne za vsakih 5

goldinarjev. Globe se stekajo v mestni ubožni zaklad.« — 29. ZAL, Reg. I/1055, folio 387 (čistopis popravljenega osnutka). — 30. Namesto svetovane pristojbine za izdelavo izkaznice 5 goldinarjev je predlagal samo pristojbino enega goldinarja. — 31. ZAL, Cod. III/48, folio 74—75. — 32. ZAL, Cod. III/48, folio 179—180. — 33. Spremenjeni paragraf 2 se glasi: »Vozne izkaznice daje magistrat za jedno leto in redoma le osebam, ki so prestopile 14. leto. Nedoletniki dobivajo vozne izkaznice le na očetovo oziroma na varuhovo prošnjo in se le-ta more protokolarno zavezati, da prevzame vso odgovornost za nedoletnika in podpisati njegovo vozno izkaznico. Vozna izkaznica se izdaja le na podlagi spričevala o sposobnosti za vožnjo. Sposobnost za vožnjo se dokaže po preskušnji pred posebno komisijo. Komisija obstoji iz dveh kolesarjev in enega magistratnega zastopnika. Člane komisije imenuje magistrat sporazumno z načelništvu v Ljubljani obstoječih kolesarskih društev. Za preskušnjo je plačati pristojbino 3 goldinarje.« Spremenjeni paragraf 4 določa: »Za vsako vozno izkaznico je plačati kolekrovino 1 goldinar in tiskovne stroške. Vrh tega mora vsak kolesar plačati pristojbino za uboge na leto 2 goldinarja in povrniti napravne stroške za tablico.« — 34. Dopis magistrata z dne 25. aprila 1897, št. 12610; ZAL, Reg. I/1055, folio 394. — 35. Paragraf 19 »Kolesarskega voznege reda za mesto Ljubljano«: »Kakor je kolesar dolžan mimogredočim vozovom itd. z zvoncem naznanjati svoj prihod, so le-ti zavezani kolesarju napravljati prostor.« — 36. Paragraf 21 cit. reda določa: »Tuji kolesarji, ki nimajo nikake izkaznice ter bivajo vsaj tri dni v mestu, morajo za izkaznico poprositi...« — 37. Odgovor policijskega odseka se nahaja na zadnji strani županovega dopisa, ZAL, Reg. I/1055, folio 395 (zadaj). — 38. Uradna naslova zakonov sta: — Zakon o vožnji po javnih, nedržavnih cestah (veljaven za vojvodino Kranjsko), 6. november 1896, Dež. zak. 1896, št. 50; — Verordnung der k.k. Statthalterei in Oesterreich unter der Enns, 13. April 1897, Z. 34114, L.G. und V.Bl. Nr. 23. — 39. ZAL, Reg. I/1055, folio 400. — 40. ZAL, Reg. I/1055, folio 396; Svobodnejši (mylejši) odnos do kolesarjev je omogočil predvsem izredno »liberalni« kolesarski red za Nižje Avstrijsko (že citiran v opombi 38). — 41. ZAL, Cod. III/49, folio 61. — 42. ZAL, Cod. III/49, folio 62—63. — 43. ZAL, Cod. III/49, folio 74.

