

ČOLNARJI IN IZVOŠČKI NA BLEDU

BOŽO BENEDIK

Čolnarji in izvoščki na Bledu so zrasli iz potreb blejskega vsakdanjega življenja. Še danes, čeprav postajajo v vedno večji meri turistična znamenitost, ni povsem prešla njihova stara vloga in pomen. Po času nastanka se obe dejavnosti, ki sta v nekem smislu blejska posebnost, bistveno razlikujeta, čeprav služita, na splošno vzeto, prevozu ljudi, turistov, čolnarji na blejski otok, izvoščki za prijeten izlet okoli jezera ali v bližnjo okolico. Pojav blejskih čolnarjev je treba postaviti daleč v zgodovino, izvoščki pa so na Bledu pojav modernega časa in posledica turističnega razvoja.

Vzroke za pojav čolnarstva na Bledu je iskati v dejstvu, da je bila ta dejavnost v preteklosti povsem in je še danes v veliki meri povezana z vasjo Mlino in njenimi prebivalci. Začetek te stoletne dejavnosti je treba postaviti še v čas uveljavitve fevdalizma na blejskih tleh. Tedaj je nastala tudi zemljiška posest proštije na Otoku, kjer je stal še starejši cerkveni objekt. To gospostvo je imelo prav Mlino v svoji posesti in ob tej vasi tudi gospodarsko jedro svojega gospostva. Za oskrbo otoka, tamkajšnje cerkve in duhovnika, za prevoz ljudi in dobrin so bili vsekakor zadolženi podložniki z Mlina, od koder je bil najbližji dostop na blejski otok. Čolni so postali nujna povezava kopnega z otokom. Z razvojem trgovine je prek Mlina (in Zazera) tekla tudi dovolj važna prometna pot proti Bohinju in dalje, ki je posredno vabila vernike v cerkev sv. Marije na Otoku, ki je postala romarski kraj. Ne smemo pri tem prezreti, da je jezero vabilo blejske podložnike samo po sebi, saj so imeli na njem razne služnostne pravice. Z razvojem turizma v 19. stoletju pa se je priključil vsem starim motivom še nov vzrok za poživitev čolnarstva. Danes si turističnega Bleda ne moremo zamisliti brez blejskih pletenj in čolnarjev.

Ko so briksenški škofi leta 1859 blejsko posest z jezerom prodali podjetniku Viktorju Ruardu, so se lastniki večkrat menjali. Blejsko posest so Ruardi prodali dunajskemu trgovcu Adolfu Muhru (1882), potem ga je kupil blejski hotelir Ivan Kenda (1919). Leta 1937 je posest na dražbi pridobila Zadržna gospodarska banka, od nje pa je jezero z gradom vred odkupila Dravska banovina. Ko je postal lastnik jezera A. Muhr, je prišlo do spora s čolnarji, ker je začel uveljavljati svoje lastniške pravice, proti starim navaadam in pravicam čolnarjev. V posebni pritožbi na blejsko občino je leta 1893 začel uveljavljati

lastninske zahteve in hotel izničiti pravice do izkoriščanja jezera, ki so jih imeli Blejci. Od čolnarjev pa je po svojem odvetniku Mundi iz Ljubljane zahteval, da priznajo njegovo lastništvo nad jezerom in da si za lastno odškodnino in z njegovim dovoljenjem pridobe pravico za čolnarsko dejavnost. Njegove zahteve so sprožile silovit odpor pri čolnarjih, ki jih je bilo tedaj 19, vsi iz Mlinega. Razumeli so jih kot omejevanje starih pravic. Domačini so 22. marca 1893 kot odgovor na Muhrovo zahtevo poslali blejski občini svojo pritožbo, v kateri so poudarili, da je bilo blejsko jezero že od nekdaj dostopno vsakomur, da nikoli ni bilo treba prositi graščaka za opravljanje pravic in da »biser kranjske dežele« res ne more priti v izključno last enega človeka, kar bi bila velika nevarnost za Bled. Predlagali so, naj se pooblasti odvetnik dr. Alfonz Mosche iz Ljubljane, ki je bil lastnik vile ob jezeru, da sodniško doseže starodavne pravice domačinov. Protest so podpisali Janez Malnar, A. Verhunc, Jakob Peternel, Janez Dolar, Anton Hudovernik, Anton Vovk, Matej Jeklar, Josip Jeklar, Jožef Šlibar, Jožef Ažman, Janez Valant Thierman za Valtrinja.

Na seji občinskega odbora 26. marca 1893 so bili zelo odločni in složni; skenili so, da z Muhrom ne bodo barantali ali se pogajali. Jezero je javna vodna pot za vsakogar, saj so to pravico uživali že nad 30 let. Za ta sklep so glasovali vsi člani občinskega odbora razen zastopnik A. Muhra Tomažin Šušteršič in župnik Janez Razboršek, ki ni bil pooblaščen zastopati cerkev. Posebej so sklenili, naj se odvetnik Mosche pooblasti, da zastopa pravice blejske občine.

Sledila je tudi splošna akcija prizadetih in je prišlo do nekakšnega ljudskega shoda, kjer so ljudje razpravljali o svojih jezerskih pravicah. Na razpravo o tem (24. junija 1893) so po pošti ali z vročilnico povabili 57 strank: vse občinske odbornike, viriliste, vse čolnarje, ki so tedaj imeli pletnje, in blejske posestnike, ki so ob jezeru ali na njem uživali razne pravice.

Verjetno je vse to vplivalo, da je A. Muhr v nadaljnjih pogajanjih nekoliko popustil in pripravil besedilo posebnega dogovora z občino Bled, ki ga je poslal v slovenskem jeziku in so ga na blejski občini tudi brez vsake spremembe sprejeli.

V tem dogovoru je A. Muhr privolil v služnostno uporabo blejskega jezera za kopanje, pranje, drsanje, napajanje, izplakovanje,

zajemanje vode, jemanje ledu za ledenice, ki so v blejski občini in če se pri tem ne poškoduje obala. Lastniki zemljišč bi imeli za vse večne čase pravico, da imajo enako število čolnov kakor doslej, plitvic za prevoz romarjev pa toliko, kolikor je v prilogi zapisanih upravičencev. Če kdo ne bi plačal zakupnine, izgubi pravico do pletnje. Te pravice so neločljivo vezane na nepremičnine in le s prenosom posesti pridejo na novega lastnika. Za nove lastnike pa velja, da morajo prositi, podpisati dogovor in plačati zakupnino. Lastniki hotelov Malnar, Luisenbad, Petran, Ambrožič lahko uporabljajo čolne za pridobitne namene, vendar le zase in svoje goste. Čolne lahko uporabljajo in se z njimi vozijo lastniki zemljišč, njih zakupniki, pa tisti, ki z njimi skupaj žive ter njih gosti, ne smejo pa jih prepuščati za denar drugim osebam.

Seveda se v dogovoru navajajo še druga določila. Tako lahko lastniki čolnarne, terase, ladjišča, kopališča in salonov uživajo to za vse večne čase, vendar jih ne smejo spremenjati, povečevati in na novo postavljati brez dovoljenja jezerskega lastnika. Ograj ob obali ni dovoljeno postavljati, če bi s tem motili

ribolov; pravico ribolova ima le lastnik in njegovo osebje, pač v skladu s takrat veljavnim ribiškim zakonom iz leta 1888 in deželnim zakonom iz leta 1890. Občina Bled je po dogovoru imela pravico postaviti kopališča ob jezeru. Določila niso veljala za župno cerkev na otoku, ker se bo z njima sklenil poseben dogovor.

Vse te pravice, ki jih ta dogovor daje, je bilo možno v bodoče tudi zavarovati z vpisom v zemljiško knjigo. Stroške bi moral seveda plačati vsak upravičenec sam, za čolnarje po spisku od 1 do 19 pa se je zavezal plačati stroške A. Muhr sam. Vse te pravice so bile dedne.

Na seji občinskega odbora blejske občine so 7. marca 1894 razpravljali o tem predlogu graščaka A. Muhra in ga tudi v celoti osvojili. Iz tega bi mogli sklepati, da so že prej v medsebojnih pogajanjih dosegli soglasje.

8. aprila 1894. leta so nato na Bledu svečano podpisali pogodbo, ki je bila sestavljena v slovenskem in nemškem jeziku.

Omenimo naj ob tem še, kdo in kakšne pravice so pridobili nekateri drugi prebivalci Bleda, ki so imeli svoja posestva ali go-



Benedikt Lergetporer, Blejski čoln — labod (ok. 1908). Iz zapuščine fotografa Augusta Bertholda iz Ljubljane

stinske obrate na jezerski obali. Hotel Petran, ki je bil takrat v lasti Viktorja Klinarja, je pridobil pravico za 5 različnih čolnov, kolibo zanje, kopališče, verando, pristajališče, obrežno zavarovanje, prostor za pranje in 1 čoln za Mlino št. 44. Franc in Antonija Ambrožič v Želečah sta pridobila pravico za postajališče, kopališče, kolibo za čolne in prostor za pranje. Janez Mallner je imel pravico za pokrito verando, dve postajališči za čolne in obrežno zavarovanje zgradbe, kopel na jezeru s tremi ležišči, kolibo za čolne, perilnico; njemu bo pozneje pripadla tudi Mayerjeva koliba za čolne. Gustavu Valtriniju v hotelu Luisenbad pa se prizna pravica do 10 čolnov, navađnih s podladjem, 4 plitvice, dve terasi, salon dveh prostorov za pranje, ene kolibe za čolne in 1 plavarnice. Poleg tega so dobili pravico še Helena Mandeljc, Mlino št. 50 za pristajališče in zavarovanje, Margareta Medja iz Želeč, za Mlino št. 47 za verando, jezersko teraso, postajališče in perilnico. Helena Žvegelj iz Želeč za plitvico, podobčina 1 čoln, in Anton Vovk iz Grada za 1 čoln.

Ko že govorimo o mlinskih čolnarjih naj omenimo še to, da je že v avgustu 1892 Alojz Žerovc iz Mlinega št. 20 kot gospodarski načelnik vasi zaprosil na takratni občini, da se zaradi varnosti dovoli prevoz na otok iz Mlinega le od ladjišča pri kapelici pod Windischgrätzovim gradom (sedaj vila Bled). To postajališče je srenjsko, le žandarmerija naj pazi, da se bo tako tudi vozilo. Blejski čolnarji so imeli tudi več težav z blejsko občino ali Zdraviliško komisijo ali, bolje rečeno, ti z njimi. Vprašanja so bila prevozne cene, njihovo obnašanje in podobno. Vendar so to kmalu uredili; čolnarje bolj disciplinirali in vpeljali večji red v njihovo poslovanje.

Že v letu 1907 zasledimo prvo tarifo o vožnji po jezeru, spopolnili pa so jo s provizornim cenikom 14. julija 1911. Napisan je bil v slovenskem in nemškem jeziku, določal pa je 21 cen z vseh mogočih strani obale na otok in nazaj, tako Mlino-otok 1 kr. Hotel Mallner-otok in nazaj 1,2 kr itd. Ponoči so bile cene za polovico višje. Vsak čolnar je moral imeti cenik nabit v čolnu in svojo številko, vsak vozač-čolnar je moral biti dober plavalec in več veslač. Določila, ki bi bila še danes zelo primerna in koristna in ki jih danes ne moremo pokazati uporabnikom teh uslug. V poznejših letih so še večkrat razpravljali o čolnarjih, njihovih pravicah in dolžnostih. Tako so v letu 1912 opozorili čolnarje zaradi ponašanja pred gosti, leta 1920 so določili novemu času primerno tarifo za čolnarje in fижakarje, ki so jih v letu 1928 in 1938 na novo postavili. Ponovno so reševali pritožbe zaradi obnašanja čolnarjev do gostov, določili koli-

ko oseb lahko vozijo in uvedli posebne številke za posamezne čolne zaradi evidence.

Skoraj pa bi mogoče pozabili omeniti ali reči še eno ali dve besedi o samih čolnih »pletnjah« kakšne so bile, kje so jih izdelovali in kako vozili. Kakšne so danes pletnje vsi vemo, saj si jih lahko vsak čas ogledamo. Pletnje imajo po 18 sedežev s platneno ostrešnico, ki varuje gosta ali proti soncu pa tudi rahlemu dežju. Današnje pletnje so dolge 6,40 m, le dve sta daljši za okoli 50 cm, kar se kaj hitro opazi na vodi, vse pa lahko nalože isto število (18) oseb. Glede obtežitve imajo pletnje kot znak črto na zunanji strani plovila. Ta je okoli 5 cm pod robom čolna in le do te črte je lahko pletnja v vodi, torej le toliko je lahko obtežena. Stare pletnje v prvih časih so bile le malo drugačne. To lahko vidimo na starih slikah: niso imele ostrešnice in so bile dosti večje. Poleg slik govore o starih pletnjah še posamezna pričevanja. Tako je pravila Antonija Ambrožič, da so pletnje imele prostora za okoli 35 oseb, enako nam je rekla Katarina Mandeljc, danes poročena Plemel. Živela je v ZDA in je v letu 1972 zadnjič obiskala domovino. Rajko Gradnik pa, ki je zbral veliko koristnih podatkov o življenju na Bledu, je v nekih zapiskih omenil, da so bile stare pletnje tudi 18 do 20 m dolge, široke okoli 2,5 m in so imele široko ravno dno. Kadar so prevažali kak večji tovor, so zvezali po dve skupaj, kakor naredijo še sedaj. Seveda so pletnje vozili večinoma le moški, saj ni ravno lahko voziti polno pletnjo v vetru ali v težjih vremenskih razmerah. Vendar so vozile pletnje in romarje na otok tudi žene. To nam dokazujejo izvirne fotografije Burje Reze iz Rečice. Po ustnem izročilu pa lahko izvemo, da sta čolnarili te pletnje tudi po dve osebi, moški in ženska. In kdo je delal pletnje na Bledu? To so bili čolnarji domačini. Kot prve omenjajo podatki Janeza Žumra in Janeza Cvenkija, oba iz Mlina; za njima je bil najbolj znan Jože Bijol in njihovi nasledniki se še danes lotijo izdelave pletnje. Pletnje je izdeloval tudi Anton Stare st. iz Rečice, ki je kupil model za pletnje na sejmu v Gradcu, danes pa sta mojstra pletenj na Bledu samo še Janko Polak in njegov sin Janez.

Ob nevarnosti konkurence so čolnarji, čeprav med seboj včasih v navzkrižju, složno nastopali. Ko se je 1923 pojavil na jezeru motorni čoln, last Avgusta Praprotnika, lastnika letne hiše ob predoru na cesti na Mlino, so povzdignili glas vsi blejski čolnarji. Menili so, da morajo glede na svoje pravice tudi oni odločati o tem, ali je dovoljeno uporabljati motorni čoln na jezeru, ali ne. Služijo si namreč kruh s prevozi gostov in izletnikov po je-

zeru in bi motorni čoln ogrožal njihov zaslužek. Motorni čoln ni zdržal dolgo, saj se s tem ni strinjal tudi takratni lastnik jezera Ivan Kenda, češ jezero je premajhno za motorni čoln, prav tako pa dela veliko škodo ribjemu zarodu. Še danes vožnja motornih čolnov po jezeru praviloma ni dovoljena (le ob regatah). Čolnarji so reševali med seboj razna svoja vprašanja. Tako npr. spor o vrstnem redu v pristaniščih, kdo ima prednost, kdo je upravičen stati na prvem mestu. Že leta 1936 so podpisali (22 čolnarjev) dogovor o turnusu voženj po jezeru. O podobnih dogovorih je večkrat slišati tudi v poznejših letih. Tako o turnusu kdo in kdaj lahko stoji v pristanišču pod Kazino, pri Zdraviliškem parku, vedno pa je moral biti po eden na voljo na Mlinem in v Mali Zaki. V zvezi s tem je bila stara navada blejskih čolnarjev, ki je danes ni več. Na križevu procesijo so čolnarji vozili na otok in nazaj vernike brezplačno. Izumrla je že pred letom 1938; tedaj je kronist v »Cerkvenem listu« zabeležil, da je ta navada povsem opuščena. Starih navad in običajev čolnarjev je še več in prav bi bilo, da bi jih etnologi zbrali in opisali.

Po osvoboditvi se je stanje v zvezi s čolnarji na Bledu spremenilo. Predsedstvo vlade LRS je v avgustu 1948 izdalo odločbe o izbrisu služnostnih pravic na Blejskem jezeru. V kratkem rečeno je bila vsebina naslednja: za neobstoječe se razglase vse bodisi neknjižene pravice na jezeru kot npr. ladjišča, kopaljšča, ute, jezerska vodna vozila (ladje, čolni, pletnje) kakor tudi kakršnekoli predprave uporabljati jezero. Blejsko jezero je splošno ljudsko premoženje kot vsaka javna voda in more kot javna komunikacija služiti uporabi vsakogar. Na podlagi te odločbe so prenehale služnostne pravice čolnarjev do njihovih »pletenj«. Posledica tega je bil tudi izbris teh jezerskih pravic v zemljiški knjigi. Bile so namreč vpisane, kakor smo že omenili, na podlagi pogodbe med blejsko občino in takratnim graščakom A. Muhrom. Z izpisom iz zemljiške knjige tudi ni bilo več pravice vožnje po jezeru.

Hkrati se je v prvih povojnih letih menjalo tudi gledanje na opravljanje obrti, kamor moremo šteti tudi čolnarjenje. Ker je turizem vendar zahteval svoje, je skrb za prevoze po jezeru prevzelo na novo ustanovljeno Komunalno podjetje »Grajsko kopaljšče«. To pa se je znašlo pri tem v težavah, samo ni imelo pletenj, lastniki pa jih niso hoteli prodati. Ščasoma so čolnarji le popustili, dajali so pletnje v najem, nekateri so jih tudi odprodali ali pa so za podjetje sami vozili z njimi. Grajsko kopaljšče je tako le organiziralo prevoz po jezeru in na zunaj ni bilo opaziti kaj nove-



Pletne so vozile tudi ženske (na sliki Terezija Burja, slika je posneta pred prvo svetovno vojno)

ga, posebnega. Seveda pa so nastale težave z odplačevanjem, obračuni, pa tudi čolnarji niso mirovali, saj so hoteli, da bi se jim priznalo izvrševanje te vrste obrti. In so uspeli. Najprej je dobil obrtno dovoljenje Leopold Bijol iz Mlinega, ki je bil na otoku »mežnar«. Za njim so uspeli tudi drugi, celo tisti, ki so pletnje prodali »Grajskemu kopaljšču«, večinoma so jih odkupili nazaj. Poslej je dolga leta prevoz turistov na otok potekal v teh okvirih več ali manj nemoteno. Završalo pa je v prvih dneh junija 1973. leta. Ko so se bližala h koncu dela na obnovi otoka, so na Zavodu za pospeševanje in razvoj turizma, ki je ta dela vodil in tudi plačeval, začeli razmišljati, kako spraviti več obiskovalcev na otok in s tem povečati dohodke. Sklenili so, da bodo kupili dva manjša motorna čolna na električen pogon. Čolna je izdelal čolnar Stanislav Žmitek iz St. Fužine v Bohinju, motorje pa so dobili v Avstriji v Gmundnu, edini tovrstni tovarni v Evropi. Skupaj s pletnjami bi mogli prepeljati v eni sezoni okoli 100.000 obiskovalcev, za katere so mislili, da jih bo privabil obnovljen otok.

V prvih dneh junija sta dva takšna čolna, od katerih vsak lahko vkrci po 22 potnikov, splavala po Blejskem jezeru. Blejski čolnarji, nad 20 z obrtnimi dovoljenji, so se čutili življenjsko ogrožene. Bilo je dosti razprav in nazadnje zelo drastičen odgovor čolnarjev. V soboto 2. junija popoldne so izvlekli svoje čolne na obalo pred Zdraviliškim domom, jih zvezali z verigami, da bi preprečili stavkokaze, ker vsi ravno niso bili za stavko. Jezero je bilo naenkrat prazno, obiskovalci tako izletniki kakor tudi gosti, ki jih je v prvih dneh junija že bilo precej na Bledu, so začudeno gledali, kaj se dogaja. Vozila sta le motorna čolna od Kazine proti otoku in nazaj. Završalo je po Bledu, bili so številni komentarji, tudi v tisku so se pojavile prve vesti o tem nepričakovanem ukrepu čolnarjev.

Čolnarji so imeli seveda več sestankov, oziroma je bilo kar precej naelektreno. Zbrali so se pri Tonetu Svetini in ga kot prebivalca Mlina in kot »svojega človeka in pristaša« prosili za pomoč. Res je napisal lepo utemeljeno pritožbo na radovljiško občino, v kateri je navedel še posebej folklorni značaj teh čolnov-pletenj za Blejsko jezero, dalje gmotni položaj čolnarjev, katerim je čolnarjenje pomenilo dodaten vir dohodka. Hkrati pa je izrazil pripravljenost čolnarjev v bodoče sodelovati pri določanju cen, postajališč ter voženj na otok. S prošnjo so se podali na občino, kjer so takoj 4. junija v večji delegaciji dosegli, da bo Zavod za pospeševanje in razvoj turizma dobil s odlokom pravico le do dveh čolnov, ki pa bosta vozila po naprej objavljeni relaciji Park Hotel-otok in nazaj. Pletnje so še isti dan popoldne zopet zaplule po jezeru.

Seveda so še večkrat nastale težave zaradi cen, pravzaprav zaradi postajališč za motorne čolne in še kaj. Prišlo pa je tudi do nesporazuma med TD Bled in čolnarji. Društvo je ukinilo sekcijo čolnarjev, češ da ni možnosti za pravo sodelovanje, kar vsekakor ni v čast domačim čolnarjem. Menjajo se namreč generacije, starejše zamenjujejo mlajši, ki pa ne kažejo preveč razumevanja za skupne blejske turistične težave. Vendar naj poudarimo, da v blejskem turizmu brez čolnarjev ne gre in upamo, da bodo še dolgo pozivljali Blejsko jezero, zadovoljevali goste in izletnike, kazali pa tudi več volje in vneme za vse blejske turistične težave in sodelovanje tudi sebi v korist.

In kakšno je stanje danes? Če si ogledamo obrtni register na radovljiški občini lahko vidimo, da je danes na Bledu 24 čolnarjev. Od teh jih ima 9 redno obrtno dovoljenje, 15 pa malo obrt. Konec pa je popolne prevlade čolnarjev z Mlinega. Največ jih je še vedno od tam in to 13, zunaj Bleda imajo to obrt trije, s področja ostalega Bleda pa osem. To



Med blejskimi fiakarji je Franc Kežar kočijažil še pri devetdesetih letih

stanje skušajo sami in na občini tudi obdržati, nič kaj radi ne podeljujejo te obrti, ker sodijo, da za to ni krajevne potrebe. Koliko izletnikov in gostov prevozijo letno po blejskem jezeru? Po obisku na otoku se da dobiti dokaj točna številka. V letih 1967 in 1968, ko otok še ni bil obnovljen, so jih našteali 34.820 in 24.980, v letih 1969 in 1970 jih sploh niso šteli, ker so takrat otok obnavljali. Pozneje se je obisk zelo hitro dvigal. Tako so leta 1971 našteali na otoku 57.193 ljudi, največji obisk je bil dosežen leta 1975 — 107.596, le nekaj manj pa leta 1977 — 107.324. Torej je obisk presegel načrtovana pričakovanja. Imeli so prav tisti, ki so menili, da bo kruha za vse dovolj, za čolnarje in motorce.

Izvoščki in avtoizvoščki so se na Bledu v nasprotju s čolnarji, ki imajo dolgo tradicijo, pojavili hrati s razvojem turizma. Prve vesti o izvoščkih imamo že pred izgradnjo železnice Ljubljana—Trbiž, ki je stekla leta 1870, toda mimo Bleda. S postaje Lesce je bilo treba goste in obiskovalce, ki so se hoteli izogniti peš hoji, prepeljati na Bled s kočijami. Prav tako je bilo, ko je stekla turska železnica proti Trstu; s postaje Bled—Jezero je bil zopet potreben prevoz. Pod vplivom tega se je dejavnost izvoščkov tedaj zelo povečala. Vožnje za zabavo okoli jezera, izleti v blejsko okolico (Vintgar itd.) pa tudi razna nujna pota, so v času, ko še ni bilo avtomobilov ali jih je bilo še malo, pospeševali njihovo dejavnost. Pomen izvoščkov in njihova vloga v prometu in turističnem pogledu je bila velika vse do večje uveljavitve avtobusnega prometa in razširitve osebnih avtomobilov. Od tega časa dalje in še posebej v zadnjem četrt stoletju pa so obdržali vlogo in pomen le še v turizmu na Bledu samem; redke so postale vožnje na vlak ali na daljše izlete. To vidiš tudi po številu izvoščkov: še med obema vojnoma jih je bilo 36, po drugi svetovni vojni le še povprečno 20. Izvoščki so bili nekdanj tudi zunaj Bleda v Lescah, Poljčah, na Brezjah, v Bohinjski Bistrici, povsod kjer se je razvijal turizem. Do danes so se ohranili samo na Bledu, mogli bi reči tudi kot turistična posebnost.

Izvoščki so prevažali goste in izletnike sprva v zapravljičkah, kolesljah, ki jih se srečujemo ponekod na blejskih kmetijah, kjer so obdržali konje. Iz njih so se morda razvile kočije — ali pa so se uveljavile pod zunanjim vplivom, po mnenju nekaterih tudi pod vplivom A. Riklija, ki jih izvoščki na Bledu uporabljajo še danes. Razlika je le ta, da so starejša kolesa z železnimi obroči v zadnjih desetletjih zamenjala kolesa z gumo. Le redke kočije so še zadržale izvirne železne. Posebne težave se sedaj pojavljajo z izdelavo ali

popravlom kočij. Sprva je nove kočije na Bledu izdeloval le Jože Ulčar z Gmajne, največkrat pa so jih kupovali v Šentvidu ali Šiški. Na Bledu jih je do nedavnega izdeloval še Ivan Janša, kolar v Zagoricah, ki pa je to obrt že opustil. Sedlarska dela na kočijah še vedno opravlja Anton Rihtaršič z Zagoric, kovaška pa opravi kovaški mojster Joža Kapus, tudi iz Zagoric. Danes novih kočij ni mogoče več dobiti, z veliko prizadevnostjo se dajo stare le obnoviti. Premožnejši so imeli bolj udobna, reprezentančna vozila t. i. »landauerje«, ki so bili odprtega in zaprtega tipa. Imela sta jih npr. Jože Berc z Želeč in Jože Repe. Za prevoze s postaje Lesce pa so neko dobo uporabljali večje kočije, nekake »avtobuse« s konjsko vprego.

Poglejmo še opremo, ki so jo imeli in jo še imajo konji ter kočije. Konjska oprema ali »gešir« po domače sestoji iz komata, rukre ali pasov, ki jih ima konj za vprego, uzde, vajeti, voža, plašnice, ki pa se ne uporabljajo več. Kočija ima pok, kjer sedi kočijaž, ki le redko pusti na pok katerega od gostov. Za goste je velik tapeciran sedež za dve osebi, preoblečen običajno z rdečim zametom, nasproti teh sedežev pa je zasilni sedež »notsic« prav tako preoblečen. Kočija je opremljena z velikima blatnikoma, s stopnicama (»fustrit«), ima dve večji fijakarski laterni, zavore ali »žlajf«, kolesa pa so kot smo že omenili danes po večini že gumijasta. Vsaka kočija ima še streho za primer dežja, pa pokrivalo za noge v primeru mraza. H kočiji spada še bič (»gajzlja«) z usnjeno kitko in »cofom« na koncu ter odeja vedno izvirno zelene barve, kakršne je danes le stežka dobiti. Ta se uporablja za pokritje konja — pa tudi gostov ob hladnem vremenu. Nekaj fijakarjev ima tudi še sani ali »šlite«, ki so jih uporabljali pozimi. Danes se le redko vidijo, ker je vse več soljenih cest. S tem je ta romantična vleka odpadla, kar je za zimsko sezono velika škoda.

S »fijakarijo« se je lahko ukvarjal vsakdo, le da je imel kočijo in konja. Ker Blejci niso imeli kaj prida polja in jim to ni zadostovalo za preživljanje, so se morali oprijeti postranskih zaslužkov, še posebej velja to za male kmete in kajžarje. Tako so eni začeli s fijakarijo, drugi s čolnarjenjem, oboje pa je bilo kaj tesno povezano s turizmom, tretji s prevažanjem lesa in drugim poslom. Ti so imeli tudi več časa v poletnih mesecih, medtem ko so bili večji kmetje zaposleni z obdelovanjem svojega polja. Kočije so si nabavili povečini starejši ljudje, v starosti od 40 do 60 let. Vsi so to opravljali poleg svojega glavnega poklica, povečini skoraj izključno kmetijstva. Danes se je v tem pogledu le malo spreme-

nilo. S to obrtjo se ukvarjajo sedaj tudi mlajši in tudi večji kmetje, seveda le moški, ki so si pridobili za to potrebno dovoljenje. Ta so pred prvo svetovno vojno izdajala okrajna glavarstva, pozneje okrajna načelstva (oboje v Radovljici) in v povojnem času najprej Okrajni ljudski odbor v Radovljici in sedaj občinski organi. Pri izdajanju dovoljenj so bili strogi. Pred izdajo je bilo treba predložiti potrdila, da je prosilec pošten, da ni nagnjen k pijači in da še ni bil kaznovan. Šele v tem primeru so izdali koncesijo, kot so takrat imenovali, oziroma po današnjem »mala obrt«. Seveda je moral imeti kočijo in konja, kar je bila precejšnja investicija, posebej še za malega kmeta ali kajžarja.

Omenimo še nekatera izmed pravil kočijažev na Bledu. Franc Kežer je prevažal goste, še ko mu je bilo 90 let, skupaj pa je fijakaril kar 71 let. Najraje je vozil okoli jezera. In ko mu je avtobus pokvaril kočijo, ko mu je bilo 91 let, je moral prenehati z vožnjo; nihče mu ni mogel popraviti okvar. Med drugimi starimi izvoščki omenimo še Mežane, Pogačarje, Ulčarja, Jakovca itd. Zlobni jeziki so večkrat natolcevali nekaj in še danes, da so moški radi postajali v senci in čakali na goste. Tako se jim ni bilo treba znojiti v vročini na soncu ob delu na njivi ali košnji. Morda je bilo na tem malo resnice, vendar ob večjih delih na polju tudi kočijažev ni bilo na njihovih postajališčih. Danes se še vedno radi spominjajo raznih hudomušnosti. Stojišče, kjer so čakali na goste, je bilo za izvoščke vedno in je še danes zelo pomembno. Prav zato so večkrat prišli v navzkrižje z občinskimi možmi. Zakaj? Že od nekaj stojišča za izvoščke niso bila najbolj čista in se je od tam širil smrad v okolico. Zato lahko čitamo v starih zapiskih občinskih sej na Bledu še daleč pred prvo svetovno vojno, da so jim predpisovali, kako morajo čistiti in kako s karbolejem večkrat dnevno polivati stojišča in s tem preprečevati smrad. Točno predpisovali so jim tudi, kje so lahko stojišča. Na Bledu so bila v prvih časih stojišča pri hotelu Petran na Mlinem, na križišču pri Park hotelu, kjer so danes taksiji, pri »Križu« ali danes pri Festivalni dvorani in postaji Bled—jezero. Ta stojišča jim je dodeljevala občina na občinskem svetu ali pa so sami odkupili pravico uporabljati neko zemljišče za stojišče. Ta so bila vedno tam, kjer so bili košati kostanji potrebni zaradi sence, ki so jo iskali tako konji kot tudi sami vozniki.

Med obema vojnama jim je stojišča točno odredilo okrajno načelstvo v Radovljici s posebnim pravilnikom. V njem je bilo to določeno tako za Bled, kot za Bohinjsko Bistrico, Lesce, Otoče in Brezje. Postajanje na teh



Blejski taksisti in avtobus pred hotelom Park (med obema vojnama)

stojščih je bilo dovoljeno le za izvoščke iz določenega kraja. Sami še niso smeli urejevati lastnih stojšč. Danes imajo na Bledu stojšče samo pri Festivalni dvorani. Tam imajo iskano senco in lepo skrb za čistočo, v neposredni bližini pa tudi ni gostinskega lokala, ki bi mu to bilo v nadlego. Sem so jih pregnali s stojšča na križišču Park Hotela, ker so menili da tja pač ne spadajo.

Zelo pomemben je bil za izvoščke turnus na posameznih postajališčih. Tega so določali sprva z medsebojnim dogovorom, pozneje pa je bila to stvar njihove organizacije Združenja izvoščkov in avtotaksijev na Bledu. Poimensko so imenovali vse izvoščke, ki so bili določeni za vsako postajališče in njihov vrstni red. Turnus je veljal, če so se na stojšču pojavili izvoščki do osme ure zjutraj. Kdor je ta čas zamudil, se je pač moral uvrstiti kakor je prišel. Po vsaki opravljeni vožnji se je moral postaviti na zadnje mesto. Tako gost ni mogel izbirati med izvoščki, temveč je moral vzeti tistega, ki je bil na vrsti. Tako je urejeno še danes. Tega reda so se trdno držali, tako da so bili prepiri med njimi res prava redkost. V okviru svojega združenja so pripravljali tudi tarife, vendar o vsem tem še pozneje. Izvoščki so bili dobro organizirani. Še precej pred prvo svetovno vojno so izdelali svoj »Red« v slovenskem in nemškem jeziku (1907) in ga natisnili v posebni knjižici. Zanimiva so bila njegova določila. Morali so biti lepo oblečeni, obriti, ter posebna zanimivost, nositi klobuk. Med vožnjo izvošček ni smel odzdravljati, se ne odkriti, z nikomer govoriti ter gledati le naprej v smeri vožnje. Tega običaja se še danes drže po večini skoraj vsi izvoščki na Bledu, kar lahko preizkusimo. Z gosti morajo biti prijazni in ljubeznivi in jim odgovarjati na njihova vprašanja.

V tem »Redu« so bile točno opredeljene njihove dolžnosti, pravice in navade, običaji. O pravi organiziranosti izvoščkov pa lahko govorimo šele med obema svetovnjima vojnama. Kot prvo so ustanovili »Zadrugo izvoščkov na Bledu« s sedežem na Bledu in izdali pravila, tiskana v posebni knjižici. Žal ta knjižica nima letnice, kdaj so jo natisnili. Bilo pa je to po vsej verjetnosti okoli leta 1924. Ker so jo pozneje preimenovali še v »Zadrugo izvoščkov in avtotaksijev« na Bledu, ko se je začelo pojavljati vedno več avtotaksijev in avtobusov. Že leta 1931 so nato ustanovili »Združenje obrtnikov« na Bledu, poimenovali pa so ga »Združenje izvoščkov in avtotaksijev« s sedežem na Bledu. Pravila tega združenja so sprejeli na skupščini 13. novembra 1932 na Bledu. Ta njihova organizacija ni obsegala le Bleda, ampak je zajela še Brezje, Radovljico, Bohinj, Jesenice in Dolino tja do Dovja in Kranjske gore. Vse, kar je vezano na navade in pravila izvoščkov, so vnesli v Pravilnik v letu 1933, pozneje pa v predelanega, iz leta 1936, ki ga je potrdila Zbornica za trgovino, obrt in industrijo v Ljubljani. Tako organizirani so nato delovali do začetka druge svetovne vojne in še po njej tja do leta 1947. V povojnem času so imeli svojo sekcijo, ki je bila včlanjena v Turističnem društvu Bled, njihov predsednik pa je bil član upravnega odbora društva. Danes sloni njihovo poslovanje bolj na medsebojnih dogovorih, še posebej glede cen, določanja turnusa in postajališč. Danes so evidentirani izvoščki pri radovljiški občini kot imetniki »male obrti«, toda Združenje obrtnikov radovljiške občine jih ne vodi v svoji evidenci. Pri vseh uslugah so cene pomembne, posebno še pri turističnih uslugah, saj je vsak gost želel vedeti, kaj bo plačal za prevoz. Tako je bilo nekdanj, tako

je tudi danes. Moramo pa priznati, da so bili glede cenikov mnogo bolj precizni, kakor so danes. V ceniku najvišjih cen so bile že zgođaj določene cene za vse vožnje po Bledu in okolici; skupaj 28 voženj v različnih smereh. Tako npr. za vožnjo okoli jezera, po samem Bledu, po blejski okolici od kolodvora Bled—jezero in Lesc dalje v Radovljico, Brezje, Pokljuko, Gorje, Zasip, Vintgar, celo do Bohinjske Bistrice in jezera, do Jesenic in še druge kraje v bližnji in daljni okolici. Cenik je upošteval cene za dnevne in nočne vožnje za enovprežna in dvovprežna vozila, za dve ali štiri osebe, za vožnje v eno ali obe smeri; posebej je bilo predpisano, koliko je bilo treba plačati za čakanje, za dodatek ob nočnih vožnjah od pol devete ure zvečer do šeste ure zjutraj. Od osebne prtljage ni bilo treba plačati, pač pa za večjo. Prav tako je bilo treba plačati za naročeno vožnjo, ki ni bila pravočasno odpovedana. Za vse vožnje, ki jih cenik tarife ni zajel, je veljal medsebojni dogovor. Z enovprežnim konjem so lahko prevažali največ 3 osebe, z dvovprežnim pa največ pet. Za tretjo in peto osebo je bil predpisan poseben dodatek. Vsak izvošček je moral imeti cenik pri sebi, da ga je na zahtevo gostov pokazal. Danes so v tem pogledu kočijaži dosti bolj površni. Cenike je v času pred prvo svetovno vojno potrjevala Deželna vlada v Ljubljani, po prvi svetovni vojni pa okrajno glavarstvo oziroma po pooblastilu Dravske banovine in mnenju Zbornice za trgovino, obrt in industrijo ter Združenja izvoščkov okrajno načelstvo v Radovljici. Tarife za vožnje so bile objavljene v vseh vodičih, tiskali so jih tudi posebej, da so bile na razpologo v zadostnem številu. V povojnem času je bilo z določanjem cen precej drugače. Najprej so jih postavljali v sodelovanju in dogovarjanju njihove sekcije ter upravnega odbora Turističnega društva; v zadnjem času, ko ni več sekcije, cene postavljajo sami po medsebojnem dogovoru. Objavljajo jih v Turističnih blejskih informacijah, vendar ne tako precizno kakor nekoč. Kočijaži so bili nekđaj in so tudi danes obdavčeni pavšalno. Kočije so morali registrirati in vsaka kočija je prejela svojo evidenčno številko. V povojnem času so na priporočilo MLO Bled želeli pridružiti združenju kočijažev še čolnarje, da bi tako povezali obe sorodni turistični dejavnosti na Bledu. Vendar se jim to zavoljo odpora čolnarjev ni posrečilo. Organiziranost blejskih kočijažev je prenehala leta 1947, ko je vodil njihovo združenje predsednik Franc Kežar iz Želeč št. 3, tajniške posle pa opravljal Viktor Pogačar, ki je poskrbel tudi za arhiv organizacije. Danes je funkcija kočijažev na Bledu precej drugačna kakor v prvih letih po osvoboditvi, med obema sve-

tovnima vojnama in še prej. Danes jih gosti in izletniki iščejo le za krajše vožnje in za zabavo. Toda kljub temu niso odveč in prepričljivo pestrijo blejsko turistično ponudbo in utrip. Zato jih na Bledu podpirajo, da ta zanimiva in izvirna turistična atrakcija ne bi izumrla. To še tem bolj, ker so se izvoščki znašli pred konkurenco avtomobila. Avtomobili in avtobusi so od uveljavitve dalje bistveno posegali v turistično življenje vsakega turističnega kraja pa tudi Bleda, kjer je bil pionir tega razvoja Anton Jerina, ki so ga na Bledu vsi poznali. Že pred 62 leti je prišel na Bled kot 26 let star mehanik, bil prvi šofer blejskih avtobusov, nato pa popravljaval avtomobile kot mehanik do zadnjih let življenja (1980). Najraje se je loteval motociklov in biciklov, ki jih že nihče ni hotel popravljati. Na Bled je prišel iz Gorice, kjer so ga kot 17-letnega fanta oblekli v avstrijsko vojaško suknjo, pa je pobegnil na italijansko stran in tako prišel v ujetništvo. Po koncu vojne se je izučil za mehanika v Gorici in Ljubljani, leta 1922 je že bil na Bledu. Njegovo ime je povezano z začetki avtobusov na Bledu in Gorenjskem. Prav on je vedel o tem največ povedati.

Potrebe turizma na Bledu po prvi svetovni vojni in pa oddaljenost kraja od železniških postaj Lesc in Bled-Jezera, ki je bil takrat za turizem še pomembnejši, so silile v to, da je treba misliti na nabavo avtobusov in uveljavitve taksi službe. Do leta 1920 je bila povezava Bleda s postajama vzpostavljena le z izvoščki in avtobusi s konjsko vprego — kot smo jih že spredaj imenovali, nato pa se že pojavijo prvi avtomobili. Leta 1923 se prijavi na Bledu prva »Avto družba«, kjer se je Jerina zaposlil in dobil prvi avtobus. Bil je firme »Saurer« s polnimi gumami in karbidnimi svetilkami. Vozil je domačine in goste na postajo v Lesce, kar je bilo za tiste čase pravi dogodek in velik napredek. Šele pozneje (1930) sta bili s povečanim razvojem turizma ustanovljeni na Bledu dve družbi: »Alp-Avto«, ki je vzdržala vse do začetka zadnje vojne in »Albus«, ki je že po nekaj letih propadla, njeno premoženje pa je odkupila konkurenčna »Alp-Avto« družba. Ta je nato kupila že sodobnejše odprte avtobuse s 16 sedeži, posebej primerne za izlete. In tako je Jerina začel voziti goste na razne izlete, kakor je sedaj splošno v navadi. Največ voženj je bilo v Bohinj, na Pokljuko, v Kranjsko goro in na Vršič. Vozili pa so s tistimi izletniškimi avtobusi tudi na Veliki Klek v Avstriji, še več v Postojnsko jamo, Trst in celo v Benetke. Takšen izlet je trajal 2 dni. V sezoni so vozili goste, po sezoni tudi domačine, ki so radi zapravili kak dinar, prislužen

v sezoni. In o tem je še danes ohranjenih več veselih zgodb. Redno linijo pa so vzdrževali na postajo Lesce-Bled in Bled-Jezero. S ponosom se je Jerina spominjal nakupa novega avtobusa znamke »Mann« s 36 sedeži, ki je bil daleč naokoli naj sodobnejši in so mu ga povsod zavidali.

Ko so se že vpeljali avtobusi, so tudi nekateri posamezniki nabavili stare avtomobile, da bi z njimi prevažali goste, bolj redko domačine, na vlak ali tudi na izlete. Kdo je bil prvi avtoizvošček na Bledu, se Jerina ni spominjal več. Toda leta 1927 jih je že bilo več: Zdravko Ambrožič, Stanko Ažman, Jože Avsenik iz Begunj, Janez Kapus, Polde Pernuš, Lojze Jarc, Jože Kogoj iz Sp. Gorij in drugi. Vsi so imeli po navadi stara odprta vozila, največ firme »Daimler-Benz«, »Fiat«, »Chevrolet« pozneje pa tudi večje stare Buicke, ki so bili zelo vzdržljivi in kar je bilo še važneje, zelo prostorni. Avtoizvoščkov je bilo vedno več in že v prvih 30 letih jih je bilo samo na Bledu 24. Vsi so imeli dovolj dela, saj je le redkokoli gost prišel s svojim avtomobilom. To je bila razlika od danes.

Več je bilo avtoizvoščkov na Bledu in Gorenjskem kotu, bolj se je kazala potreba po njihovi organiziranosti — takšni kakor so jo že imeli izvoščki. Povezovala naj bi ves radovljiški okraj. Prvi občni zbor so avtoizvoščki sklicali v gostišču »Finžgar« na Brezjah 3. maja 1931 in ker ni bilo ob napovedani uri potrebnega kvoruma, so čez pol ure začeli z izrednim občnim zborom. Prevzeli so pravila izvoščkov zase in avtobusne lastnike ter ustanovili »Združenje izvoščkov in avtotaksijev« na Bledu (13. novembra 1932). Za prvega predsednika so izvolili Leopolda Pernuša z

Bleda, v letu 1935 pa je prevzel te posle Franc Kežar, najstarejši izvošček z Bleda, tajniške posle je po Slavku Repetu prevzel Viktor Pogačar (1936). Takšna je bila organiziranost vse do let po osvoboditvi, ko so se izvoščki in taksisti zbrali 7. aprila 1966 v hotelu Lovec in sprejeli takrat medse še čolnarje na željo in predlog MLO Bled. Vendar je bil to zadnji občni zbor združenja, saj je zamrlo zaradi spremembe predpisov, drugačnih pogojev in oblik organiziranosti in tudi takratnih potreb. V zadrugi, dokler je obstajala, so reševali vprašanja postajališč, turnusa na teh postajališčih, posameznih voznikov in šušmarjev. Priznati je treba, da dokaj učinkovito. Postajališča so bila vedno pomembna, saj so bila tista v središču Bleda ali na kolodvoru bolj donosna od drugih. Zato so si postajališča med seboj porazdelili in vsak je moral biti enkrat na dobrem, drugič na slabšem. Veliko burje je bilo s privatnimi postajališči hotelov. Ti so imeli možnost dobiti več voženj. Tudi tisti, ki so imeli po dva avtomobila, niso smeli imeti nobenih prednosti, le eden je lahko bil na turnusu. Vsa postajališča so morali sami vzdrževati in plačevati tudi visoke najemnine. Šušmarjenja je bilo že takrat precej. Takšni, ki niso imeli dovoljenja ali, kot so rekli, koncesije — dovoljenja ni bilo mogoče dobiti brez pristanka zadruge; seveda so bile tudi protekcije — za katero je bilo plačati 1500 din, so večkrat vozili, prevzemali voznje na Pokljuko in druge izlete. Jerina se je kaj dobro še spominjal sporov in težav, ki so jih že takrat imeli s posameznimi taksisti, ki so pač hoteli vedno nekaj svojega, predvsem pa več zaslužka, saj sezona je bila kratka, živeti pa je bilo treba vse leto. Zato tudi borba za kruh.



Vožnja z avtom po zaledenem jezeru je bila že pred drugo vojno prava atrakcija. Na sliki taksist in urar Zdravko Ambrožič

Tudi pri avtotaksijah je bil problem cen zelo občutljivo vprašanje. Cene so jim predpisovali na okrajnem načelstvu v Radovljici po takratnih predpisih obrtnega zakona; tam so izdajali tudi obrtna dovoljenja po poprejšnjem mnenju zadruge. Poznamo takšne tarife za Bled, Bohinj, Jesenice. Tudi v njih lahko zasledimo več preciznosti, kakor smo jih vajeni danes. V cenah ločijo dnevni in nočni čas, to je od 21. do 6. ure ko se zviša tarifa za 30 %, dalje vožnje v eno smer ali tudi za vrnifev in seveda za odmor in ali je vozilo 4 ali 6-sedežno, za prtljago in za posebne vožnje. Takšne tarife so sprejeli leta 1935, 1938, 1939. V ceniku so bile navedene točne cene tudi za vse izlete iz turističnih središč v okolico po vsej Gorenjski.

Kot že omenjeno, je združevala ta zadruga (poleg izvoščkov) avtotaksije z Bleda, Begunj, Lesc, Kranjske gore, Brezij, Jesenic in Mojsstrane. V zadrugi so imeli izvoščki in taksiji vsak svoj odsek, teh je bilo 47. Poleg tega še dve avtobusni družbi na Bledu, po prenehanju »Albusa« le še eno, zato pa je nastala nova »Triglav« v Bohinju. Poleg Antona Jerina, ki je umrl 1980. leta, je med starimi taksisti omeniti še Lojzeta Jarca, ki je vozil taksi 50 let, in Ludvika Berca iz Želeč. Povojni čas je prinesel taksistom povsem spremenjene pogoje. Stari avtomobili so postali neuporabni, tudi predvojnih šoferjev-taksistov je ostalo manj, povojno pomanjkanje bencina in razširjen avtobusni promet so opravili

svoje. Pozneje pa je raslo število osebnih avtomobilov in tudi gostov z avtomobili je bilo vedno več. Zato so se potrebe po avtotaksistih vse bolj zmanjševale. Bled se je tedaj ponašal pravzaprav le z enim, ki ga ne smemo prezreti. To je bil Anton Vidic-Tinček, popularen tako na Bledu kot po vsej okolici. V zagati je bil vedno pri roki, bil je znan po svoji ustrežljivosti; delal je vse do 1969. leta. Šele po sedemdesetih letih so se nekateri posamezniki lotili tega posla. Vendar jih na Bledu ni bilo več kot dva, tri. Več jih je bilo v njegovi okolici. Sedaj vozijo potnike največ na vlak, letališče, bolnico, manj pa na izlete.

Za zaključek naj rečemo: kakor so se menjali časi, tako so se spreminjale tudi potrebe in navade, toda čolnarji, izvoščki in taksisti so se vedno znali prilagoditi in dajati turističnemu Bledu svoje usluge.

OPOMBE

Za razpravo sem uporabljal predvsem vire v naslednjih fondih: Zapisniki sej občine Bled do leta 1941. — Arhiv občine Bled za povojno obdobje, ki se hrani v Radovljici (občina). — Obrtni register občine Radovljica. — Zapisniki sej Zdraviliške komisije. — Zapisniki občnih zborov in sej Zdruge izvoščkov in avtotaksijev od leta 1931 dalje. — Zapisi po pripovedi Antona Jerina, Franca Kežarja, Ludvika Berca, Alojza Jarca in Jožeta Burje, vsi z Bleda. — Prim. še Zvezda Delak seminarska naloga, 1976.

BARON SCHWEGEL V SVOJIH SPOMINIH

FRANC ROZMAN

Med redkimi Slovenci, ki so v času Avstro-Ogrske stopili na diplomatsko življenjsko pot, zavzema Josef Schwegel eno najuglednejših mest. Ko so mu blejski občinski odborniki leta 1901 izročili diplomu častnega občana, so v njej poudarili, da je bila to »najsrčnejša želja vseh Blejcev«, čeprav je takrat že krožila legenda o čudnem večernem svetlikanju na zamočvirjenih travnikih vzhodno od Grimšč, od dvorca tega imenitnega gospoda, veleposestnika, voditelja nemške stranke veleposesti na Kranjskem in enega njenih najvplivnejših predstavnikov v monarhiji. Svetlikanje naj bi bile blodeče duše tistih kmetov, ki so ob gradnji bohinjske železnice izgubili svoje posesti. Ta legenda je bila živa še nedavna in

v mojih otroških letih zvečer v tisto okolico otroci nismo radi zahajali.

Pomembno mesto, ki ga je Schwegel zavzemal v političnem življenju monarhije v njenih zadnjih štiridesetih letih, pa opravičuje našo zvedavost, saj je bil Schwegel naše gore list, kljub temu, da je svoje poreklo vsaj v političnem smislu zatajil.

Ostal pa je več slovenskega pisanja nemara nič manj kot marsikateri tedanji slovenski politik. Na večer svojega življenja je oktobra 1911 (nekaj manj kot tri leta pred smrtjo) v svoji vili v Voloski dokončal svoje na pamet napisane spomine, po njegovih besedah napisane na željo njegove žene. Te spomine je naslovil z Rückblicke auf mein Leben in