

ročilo zbornice za trgovino in obrt v Ljubljani za leto 1870, Ljubljana 1872. — 39. Drž. a. LRS, nam. a., fasc. 33-8, in registri namestništva 1852—1854. — 40. Andrejka, Razvoj ljubljanskih industrij med 1859 in 1869 v Kroniki VI (1939), str. 91, Novice 1858, str. 143. — 41. Slokar I., Geschichte der österr. Industrie, str. 573. — 42. Mestni a., Reg I, fasc. 745. — 43. Mestni a., codex

XX/6. — 44. Mestni a., Reg I, fasc. 745. — 45. Trgovinski register. — 46. Mestni a., Reg I, fasc. 745. — 47. Drž. a. LRS Zemljiška knjiga, Gult St. Peter, tomus I, fol. 185 in 186. — 48. Zemljiška knjiga, Trgovinski register; Mestni a., knjiga hiš, Statistična poročila Zbornice za trgovino in obrt Ljubljana za leta 1870, 1875 in 1880, ki navajajo nekoliko netočnih podatkov.

VRHNIŠKA LOKALNA ŽELEZNICA

JOZE JENKO

V letu 1836, ko so avstrijski vojaški pionirski oddelki, državni in privatni inženirji pregledovali teren in predlagali traso za bodočo dvotirno progo Dunaj—Trst, so se oglašali tudi zasebni interesenti ter začrtovali poti te važne gospodarske glavne proge. Obstajal je predlog, naj teče bodoča magistrala ob severo-vzhodnem robu Ljubljanskega barja ter nato nadaljuje pot mimo Vrhnike oziroma v njeni neposredni okolici. Ta mojster je bil znani napredni agrarec Peter Leskovic. Mož je bil doma v vasi Vihašče ob cesti med Logatcem in Idrijo. Kot gospodarstvenik se je zanimal tudi za prometne razmere. Spoznal je, da so bodoče železnice pravi blagoslov za kraje, ki se jih bodo dotaknile nove iznajdbe. Ker takih vzponov, kakor so npr. proti njegovemu domačemu kraju, parni stroji ne bodo zmogli, je vsaj notranje želel, da se vije bodoča proga v njegovi bližini. Tako kaže nam dosegljiva prva, s peresom črtana karta z vrhniško železnico. Sicer je predvideval dve inačici iz Ljubljane. Prva smer nakazuje pot proti Gorenjski ob Savi in Sori skozi oziroma mimo Medvod, Skofje Loke, Poljan do Hotavelj. Druga, za naš predmet važna varianta pa teče od Ljubljane dalje ob državni cesti do Vrhnike oziroma njene neposrednje bližine in dalje proti Podlipi, Smrečju, Dobračevi in Fužinam v strogi zahodni smeri mimo Sovodnja. Na poti med Kopačnico in Mravljami se obe inačici zvežeta pri Cerknem in združeni nadaljujeta pot do Mosta ob Soči (Sv. Lucije) in dalje, da čim preje dosežeta Trst.¹

Po daljšem razpravljanju, kje naj dvotirna magistrala teče od Celja dalje proti Ljubljani, se je vlada odločila zaradi bodočega odcepa proge proti Zagrebu, da naj se vije ob Savinji in Savi, čeprav je bila začrtana proga pod Kamniškimi planinami po Črnem grabnu ali ob rečici v Tuhinjski dolini do Ljubljane za 76 km krajša. Takratne teh-

nične priprave namreč niso dovolile, da bi pod Šent Gotardom rili v 3800 m dolg predr.²

Trasa nadaljuje svojo pot na desnem bregu Ljubljanice, preko katere naj bi vodilo pet zaporednih mostov, zavije nad Zalogom na levi breg in zopet prekorači reko južno od Ljubljane, od koder nadaljuje po dolgem, nizkem nasipu čez Barje. Severno od vasi Gorice zavije proga na desno in preseka državno cesto v sredini med Logom in Vrhniko, kjer se obrne proti Podlipi. Po tej verziji bi bila to druga varianta med Ljubljano in Vrhniko.³

Skoraj je minilo pol stoletja, ko so začeli gospodarstveniki tretjič obravnavati vrhniško železnico. Za njeno predkoncesijo je zaprosil dne 1. decembra 1894 rudarski inženir Avgust Glowacki iz Ljubljane. Temu je trgovinsko ministrstvo dne 9. marca naslednjega leta dovolilo, da sme pričeti s pripravljalnimi tehničnimi deli za normalnotirno lokalno železnico. Dovoljenje je veljalo šest mesecev; proga naj bi se odcepila na primernem mestu obstoječe glavne dvotirne magistrale med Ljubljano in Borovnico čez Log na Vrhniko.⁴ Neposredno nato je zadela Ljubljano velika nesreča — velikonočni potres. Mesto je bilo treba obnoviti ter poškodovana poslopja popraviti. Zato je bilo nujno pripraviti in pripeljati mnogo gradbenega materiala. Sreča v nesreči je bila, da je bil v tem času ustanovljen na Vrhniki začasen konzorcij z nalogo, da gradi vrhniško lokalno progo tako, da bi tekla železnica iz Ljubljane, se odcepila pri km 440 južne železnice ter vozila mimo Brezovice in Lukovice v Log, od koder bi se po posebni proggi ali pa po državni cesti bližala mimo Drenovega griča in Sinje gorice Vrhniki. Konzorcij je že dal nalog za sestavo generalnega projekta in proračuna gradbenemu podjetju Neufeldu na Dunaju.⁵ V tem smislu je poročal in predlagal občinski odbornik Ivan Hribar na seji

občinskega sveta dne 18. julija 1895. V predlogu je nadaljeval: gradnja te železnice bi bila važna že pri obstoječih razmerah za Ljubljano; sedaj — po potresu — pa bo treba v naslednjih petih letih izredno veliko stavbenega materiala, zlasti opeke in kamenja. Čeprav sta bili zgrajeni v ljubljanski okolici dve novi opekarni z okroglimi pečmi, vendar vse bližnje opekarne ne bodo mogle proizvajati tolikih količin, kolikor jih bo potrebnih za popravilo starih porušanih, oziroma poškodovanih ter na novo zgrajenih poslopij.

Nabava opeke pa bo na Vrhniki že mogoča, ker bodo letos gradili tri nove okrogle peči. Tako bo železnica olajšala dovoz tega gradbenega materiala. Nič manj ne bo sodelovala železnica pri prevozu kamenja; ob tej bodoči trasi je več kamnolomov, posebno v Logu. Stavbeni les pa bo prihajal v Ljubljano iz ligojskih, horjulskih in podlpiških gozdov. Vsa ta dejstva opravičujejo zahtevek, da zgradi država prepotrebno železnico Ljubljana—Vrhnika kot progo po potrebi, oziroma v sili in se vzame v zakonski načrt tistih lokalk, ki se morajo graditi in končati v l. 1896. V smislu Hribarjevega predloga, ki je bil soglasno sprejet, je magistrat ljubljanski priporočal trgovinskemu ministrstvu gradnjo vrhniške proge.⁶

V mesecu avgustu 1895 je bil sestavljen konzorcij za zgradnjo vrhniške železnice. Za predsednika so izvolili Ivana Hribarja iz Ljubljane, člani pa so bili Vrhniki: Gabrijel Jelovšek, Josip Lenarčič, Teodor Frölich, Karel Mayer in Ivan Gruden. Tako sestavljen vodilni odbor je skrbel v dogovoru z dunajskim podjetjem Gustavom Ernstom za sestavo načrta, ki je bil 26. septembra predložen trgovinskemu ministru. Za napravo generalnega načrta in troškovnika je odobril kranjski deželni odbor 1000 goldinarjev pod pogojem, da ga konzorcij iz stavbenega zaklada kasneje povrne.⁷ Na podlagi teh vlog je pristojno ministrstvo dovolilo v smislu obstoječih zakonskih odločb revizijo bodoče trase in s tem v zvezi predvideno postajno komisijo.⁸ Predpisani obhod so opravili dne 24. oktobra. Sklenjeno je bilo, da se odcepi vrhniška proga od glavne dvotirne železnice v smeri proti Trstu pri čuvajnici št. 448, kjer se zgradi tudi nova postajna edinica Brezovica. Župan pristojne občine zahteva, da naj stoji nova postaja ob državni cesti in ne ob občinski poti. Predvidena edinica v Logu naj leži v km 4/5 neposredno ob cesti na Podpeč; proti temu je ugovarjal podeželski krčmar Lenarčič. Po načrtu predvideno nakladališče Lesno brdo naj se imenuje Drenov grič, kar je bilo soglasno odo-

breno. Glede končne postaje je bil sklep, da je lega ugodna za eventualno nadaljevanje proge proti Logatcu in zamišljenemu koncu v Ajdovščini. Tu bi omenil, da je pri obhodu in v komisiji še sodeloval iniciator inž. Glowacki. Od tedaj dalje ni več podpisan na kateremkoli uradnem spisu.⁹

DOKAZOVANJE RENTABILNOSTI PROGE

Dne 10. oktobra 1895 je uprava generalne direkcije južne železnice odgovorila konzorciju, da je pripravljena v zvezi z vlogo z dne 22. septembra upravljati in voditi promet na novi progi Ljubljana—Vrhnika. Vendar mora poznati pogoje pri morebitnem upravljanju ter se seznaniti s tehničnimi in komercialnimi razmerami. Spričo tega je potrebno zbrati in predložiti podatke o rentabilnosti. Iz rezultatov naj bo razvidna množina najvažnejših predmetov, ki se bodo prevažali iz predvidenih edinic in nanje pri bodoči železnici.¹⁰

Za zbiranje teh podatkov so poverili veleposestnika Jožefa Lenarčiča z Vrhnike. Za nas ni važno preračunavanje rentabilite, pač pa zvemo iz poročila o gospodarskih razmerah, ki so vladale pred dobrimi 65 leti v trgu Vrhniki in okolici.

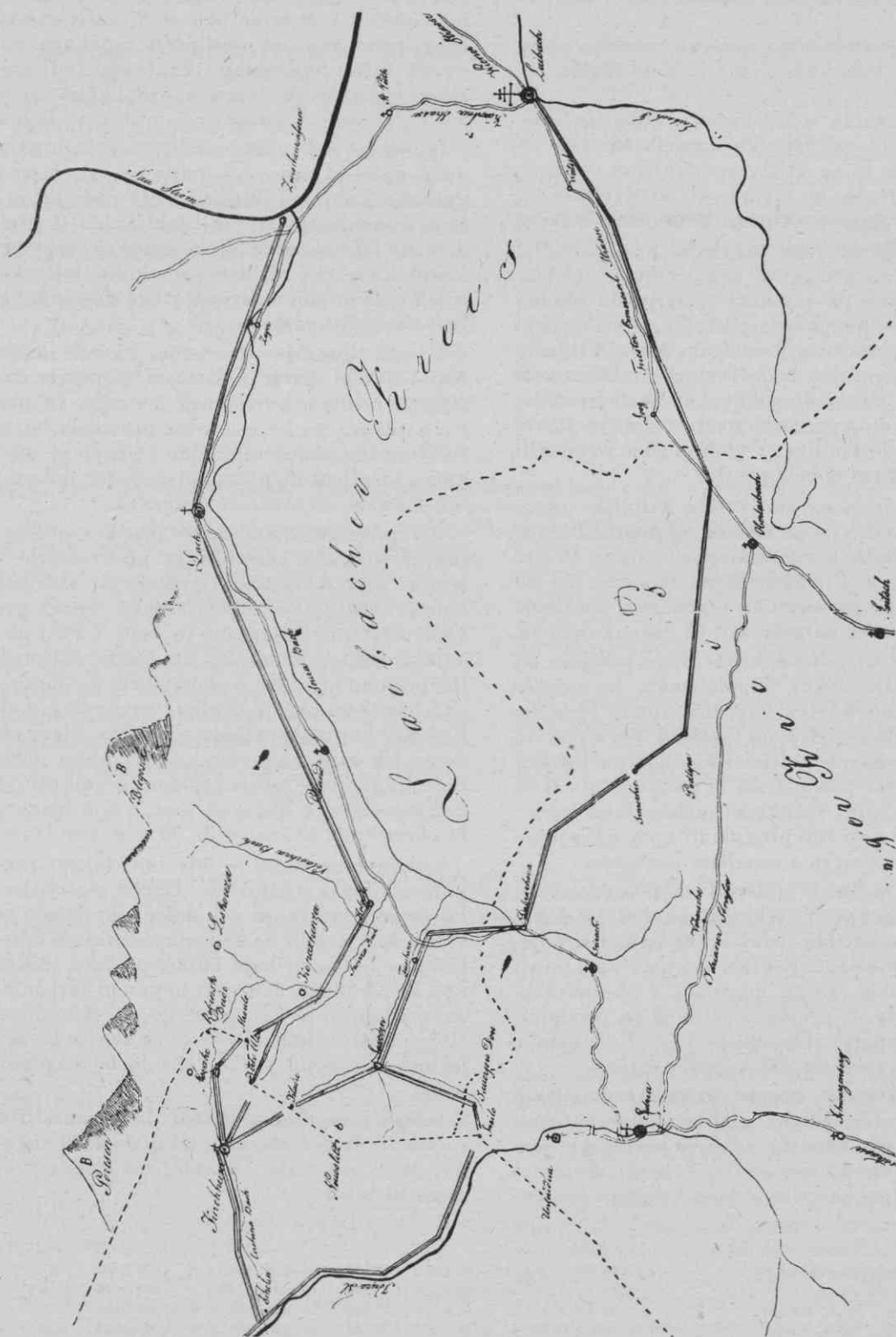
A. Blagovni promet

Čeprav se je dvotirna proga Ljubljana—Trst mačehovsko izogibala Vrhniki, vendar njena obstoječa mala industrija ni propadla. Boriti se je morala za svoj obstoj, četudi so bile postaje Borovnica, Verd in Logatec od 10 do 20 km oddaljene od trga. Kajti vprega na dolgih razdaljah in slabo vzdrževanih cestah je neugodno vplivala na prodajno ceno. Manj vredno blago pa sploh ni prišlo v prodajo in je segnilo pod milim nebom.

V občini Vrhniki, t. j. med Borovnico, Logatcem in Rovtami se razprostira 9830 oralov visokega gozda. Na tej površini posekani les se predeluje in žaga na 17 žagah; 16 od teh jih poganja vodna sila, ena pa je parna žaga. Tudi iz gozdov kneza Windischgrätza in logaškega sodnega okraja prihaja les semkaj v obdelavo. Hrastovino pripeljejo Gorenjci v Dolenjci; te vrste lesa reže obstoječa tovarna za parkete, ki pripravlja razne oblike za izdelovanje pohištva ter ga tudi izvažajo.

Za domače potrebe, t. j. za kurjavo posekajo vsako leto dokajšne množine bukovih drv, ki jih prodajo tudi v Ljubljano.

Iz odpadkov posekanega lesa žgejo, oziroma kuhajo oglje; količina te robe se bo



Predlog Petra Leskovića za prvo železniško traso med Ljubljano in Trstom z nadaljevanjem proti Trstu skozi Cerkno in Sv. Lucijo iz leta 1856 (Loški razgledi VI/1959, str. 187)

povečala, ko bo prevoz po železnici lažji in cenejši.

Lesnopredelovalna tovarna izdeluje poleg parketov tudi kadi, čebre in sode raznih velikosti.

Po razmerah sodeč moremo trditi in sklepati, da bi na Vrhniko dospelo ca. 150, izvozilo pa bi se 1100 vagonov lesa. Skupno število uvoza in izvoza se bo dvignilo za ca. 200 vagonov nasproti sedanjemu številu.

Sestavljač tega pregleda Jože Lenarčič trdi, da so geologi v neposrednem železniškem območju, posebno v horjulski okolici zasledili sloje rjavega premoga. Tudi drugod iščejo in vrtajo za premogom. Rezultati bodo kmalu znani. Pri bodoči edinici v Drenovem griču so ugotovili velike količine antracita, ki ga je mogoče zasledovati v dolžini 10 km od Loga do Podlipe. V globini 20 m so odkrili 30 do 100 cm debele plasti.

Uvoz premoga za potrebe vrhniške pivovarne znaša letno 10—12 vagonov. Prevoz iz Borovnice s cestnimi vozili stane 10—12 goldinarjev. Pričakovati pa moramo, da bo potreba po premogu za pivovarno, opekarne in privatnike narasla na 1½ vagona dnevno.

Ker je na poteku nove proge posebno od Loga dalje dokaj kamnolomov, je mogoče žgati letno do 100 vagonov apna. Tega bo rabila prav sedaj po potresu porušena in poškodovana Ljubljana. Kasneje ga bo mogoče še več producirati in ga izvoziti v Trst in tudi dalje. Vsekakor bo lažje konkurirati s cenami nasproti produkciji apna s Postojno zaradi bližine in s cenejšim prevozom.

Kot gradbeni material moramo omeniti tudi kamenje. V vrhniški okolici je dokaj kamnolomov. Do sedaj je bil najboljši odjemalec Ljubljana. Pri tem moramo upoštevati skladovalnice črnega marmora v okolici Lesnega Brda. V prejšnjih letih so ga prodajali v Budimpešto, Dunaj in Trst. Računajmo, da bo te robe do 250 vagonov letno.

Vsekakor ne smemo prezreti zemeljskih izdelkov, t. j. izdelke iz gline in ilovice. Uporabljajo jih delno za izdelavo peči, predvsem pa za izvrstno opeko. Na Vrhniki obstajajo 4 opekarne, katerim se bo v kratkem pridru-

žila še peta. Do sedaj so žgali letno do 3 milijone opeke; z dodatno peto in z razširjenjem in opremo ene od obstoječih opekarn na strojni pogon bo mogoče obratovati tudi pozimi. Tako se bo dvignila produkcija za 4 milijone, torej skupno na 7 milijonov letno.

Iz Vrhnike in njene okolice izvažajo pšenico, ajdo in oves ter kupujejo za lastno uporabo moko v Ljubljani. Zelo radi Vrhniki zamenjujejo žito v Ljubljani, t. j. pšenico in koruzo in meljejo doma v velikem mlinu, ki razpečava doma in okolici mlevske izdelke. Izvožena in uvožena žita dosežejo na leto okoli 270 vagonov.

V trgu obratuje pivovarna, ki vari letno 6000—7000 hl piva. Doma ga popijejo ca. 2000 hl, medtem ko ostanek izvozijo. Za potrebe pivovarne bo železnica prevozila letno 165 vagonov, naloženih delno s pivom in žganjem, hmeljem in praznimi sodi ter dokajšnjo količino slivovke in brinovca.

Pri prevozu z železnico pride v poštev tudi živina. Na Vrhniki je predvidenih 5 letnih sejmov, kamor pripeljejo okoliški kmetje 1000—2000 repov. Dobro rejeno govedo prodajo v Ljubljano in Trst. V Pulj pošiljajo redno teleta, ki jih sedaj odpremja postaja Logatec. V horjulskih in ligojnskih vaseh se pečajo prebivavci s svinjerejo. Kmetje kupujejo mlade prašičke drugod, doma jih podkrmijo ter koljejo. Meso pošiljajo ljubljanski tovarni salame, čestokrat pa izvažajo meso v Idrijo in Trst. S tem blagom bi obremenili železnico do 30 vagonov letno.

Kakor danes tako je bila tudi takrat razvita usnjarska industrija. Dober glas o kakovostnem usnju je šel daleč po deželi in svetu, ker je bilo na mnogih razstavah odlikovano. Letno prihaja 50.000 po 5 kg težkih kož, ki jih doma ustrojijo in potem izvažajo. Za predelovanje kož porabijo do 400 stotov ribje masti in loja. Predvideva se, da bo železnica prevozila vsako leto do 60 vagonov usnja.

Sestavljačec Lenarčič trdi, da je zanesljivo računati, da bo železnica letno do 4800 vagonov robe prevozila. Dohodki tovarnega prometa bi bili:

voluminozno blago	86.000 kg × 0,9 kr × 10 km + (86.000 × 10 man. prist.) =	1.634 gold
razno blago	4.500 kg × 0,5 kr × 10 km + (4.500 × 10 man. prist.) =	405 gold
les, oglje, cement	145.500 kg × 0,4 kr × 10 km + (145.000 × 10 man. prist.) =	11.640 gold
žito, fižol, moka	29.700 kg × 0,4 kr × 10 km + (29.700 × 10 man. prist.) =	2.376 gold
opeka, apno, kamen	155.300 kg × 0,3 kr × 10 km + (155.300 × 10 man. prist.) =	10.871 gold
tovornina za vagon pošiljke		26.926 gold
kosovna roba	29.150 kg × 1,1 × 10 km + (29.150 × 10 man. prist.) =	6.122 gold
živina	2000 telet, prašičev 200.000 kg kr × 10	180 gold
dohodki tov. blaga ca.		33.000 gold

B. Potniški promet

Za predračun potniškega prometa in predmetnih dohodkov so odločilni:

- a) zaledje vsake edinice do 5 km premera;
- b) število prebivalcev na območju pod a) znaša $\frac{1}{6}$ naseljencev posamezne edinice;
- c) vsak po tem ključu ugotovljeni okoličan in domačin uporabi letno vsaj enkrat vlak na poti in na povratku, dolžina prevožene poti pa znaša vsaj 50 % celotne dolžine proge od začetne in končne točke; v našem primeru torej pri 20 km dolgi poti vsaj 10 km;

č) frekvenco sestavlja od vozečih se potnikov 10 %, po takrat označenih oddelkih I. razred, 90 % pa III. razred. Vozna tarifa znaša na osebo in kilometer $3\frac{1}{2}$, oziroma $2\frac{1}{2}$ krajcarja.

Gostota prebivalcev je bila:

Ljubljana	50.505
Brezovica	428
Lukovica	160
Log	288
Drenov grič	198
Vrhnika in Hrib	2.328
Skupaj	33.907

v okoliškem območju pod b), ki ima ca. 12.000 prebivalcev $\frac{1}{6}$	2.000
v celoti ca.	36.000

Po gornjem ključu napravi to število letno 2 krat 36.000 krat 90 skupno 720.000 potniških kilometrov. 10 % od tega odpade na I. razred in 90 % na III. razred. Po tarifi po $3\frac{1}{2}$ krajcarja in $2\frac{1}{2}$ krajcarja

značajo dohodki 72.000 pot. kilometrov krat 0.035	2.520 gold
in 648.000 pot. kilometrov 0.025	16.200 gold
poleg še prtljajina 20 ton krat 10 krat 1.1 + (2000 krat 10 kr)	420 gold
skupni dohodki potniškega prometa	19.000 gold
k temu še dohodki tovarnega prometa	33.000 gold
potem znašajo bruto dohodki	52.000 gold

za vso progo Ljubljana—Vrhnika, t. j. za peažni 8 km dolgi del Ljubljana—Brezovica, ki ga skupno uporablja konzorcij z južno železnico in novo progo Brezovica—Vrhnika, ki jo uporablja samo konzorcij v prometni dolžini 12 km; potem znaša pri skupni dolžini 20 km povpr. bruto-donos 2600 gld/km.

OBRATNI STROŠKI

Pri dnevnem prometu dveh parov vlakov, ki prevozita po 8 km dolgo peažno progo s povprečnimi izdatki 1.10 gold. na 8 km in 12 km nove železnice po 90 krajcarjev za km, potem znašajo obratni stroški:

I. za progo Ljubljana—Brezovica 2 krat 2 krat 365 krat 8 krat 1.10	12.848 gold
II. za lokalno progo Brezovico—Vrhnika 2 krat 2 krat 365 krat 0.90	15.768 gold
pavšalni upravni stroški	1.232 gold
skupaj I in II ter pavšal	37.000 gold

Čisti dohodki

peažne proge	bruto dohodki
8 km po 2.600 gold	20.800 gold
izdatki pod I	12.800 gold
v dobro peažni progi	8.000 gold
lokalne proge Brezovica—Vrhnika	
12 km krat 2.600 gold	31.200 gold
izdatki pod II	17.000 gold
v dobro nove proge	14.000 gold
oziroma $14.000 : 12 = 1.170$ gold	

KONKRETNI UKREPI

Dne 3. januarja 1896 je deželni zbor pooblastil deželni odbor, da dovoli izplačati za gradnjo vrhniške železnice 20.000 gold predujma iz garancijskega fonda dolenjskih železnic konzorciju za gradnjo te lokalke, ako bi ga potreboval v tekočem letu.¹²

Ker je deželni odbor na svoji seji dne 31. julija 1895 obravnaval prošnjo komisionarjev za predkoncesijo vrhniške lokalke, trgovinskemu ministrstvu obrazložil nujno potrebo te železniške zveze ter priporočal, da se ta vzame v program gradnje v letu 1896, je na novo ustanovljeno železniško ministrstvo izjavilo, da je pripravljeno zajamčiti državno poroštvo čistega letnega dohodka s 4 % obrestmi in razdolžiti prioriteto posojilo v največjem znesku 400.000 gold, ki se na-

Medtem ko je znašal čisti dohodek 23.061 kilometrov dolge proge lokalke Ljubljana—Kamnik l. 1893 in 1894 po 2550 gold na km in 134 km dolge dolenjske železnice v letu 1894 in v polletju 1895 povprečno 3800 gold, čuti sestavljavec Lenarčič za vrhniško progo, da je ta prognoza za novo progo ugodna.¹²

jame zaradi dobave denarja. Dalje bo pristojni minister izposloval že v bodočem pomladanskem zasedanju državnega zbora pod pogojem, da bi kranjska dežela in udeleženci skupno prevzeli najmanj za 50.000 gold osnovnih — glavninskih delnic v nominalnem znesku po al pari kurzu delniške družbe, ki se mora ustanoviti.

Železniški minister je prepustil deželnemu odboru, da podvzame zaradi pridobitve zahtevanega zneska potrebne korake zlasti med lokalnimi udeleženci. Ker je deželni zbor sklenil in dovolil prispevati že 31. julija 1895 za nakup osnovnih delnic znesek 20.000 gold, toda le pod pogojem, da bodo tudi lokalni faktorji podpisali enako vsoto, je železniški minister pripomnil, da naj podpišejo tudi Vrhnjani in okoličani do 30.000 gold, sicer bi se moral kriti primanjkljaj s primernim zvišanjem deželne podpore.

Deželni odbor je o tem obvestil konzorcij in županstvo na Vrhniki. Oba je prosil za čim prejšnje sporočilo. Železniškemu ministru je bilo že 25. februarja 1896 javljeno o uspehu zbiranja in obveznega podpisovanja zneskov. Obenem so prijavili sestav konzorcija, v katerem so bili: Ivan Hribar, deželni poslanec, kot načelnik, Gabrijel Jelovšek, vrhniški župan, kot načelnikov namestnik, kot člani pa Teodor Frölich, pivovarnar, Avgust Glowacki, avtorizirani inženir, Ivan Gruden, davkar v pok., Josip Lenarčič, tovarnar, in Karel Mayer, trgovec.¹³

Z vabilom konzorcija lokalne železnice z dne 16. novembra 1895 so podpisali posamezniki te-le zneske v goldinarjih: Kotnik Marija in Kmetska posojilnica po 3000, Franc Štrukelj iz Ljubljane 500, Gabrijel Jelovšek in Emilija Golob po 400, Karel Mayer 300, Ivan Gruden, Ivan Hribar, Franc Teršar, Štefan Furlan po 200, Franc Hočevnar, Ivan Oblak, Jernej Janša, Jurij Grampovčan senior, Fric Jeršinovec, Matija Počkaj in Karel Jelovšek po 100, torej skupno 15.100.¹⁴

Na osnovi poročila deželnega odbora železniškemu ministru in deželni vladi dne 9. marca 1896, da so se udeleženci v notarsko overjenih izjavah dne 18. in 21. februarja zavezali na zahtevo plačati gornje zneske za osnovne delnice in da se je Kranjska hranilnica odločila prispevati za iste namene 14.900 gold, je deželni odbor priporočil, da naj se gradnja te lokalke pospeši.¹⁵

Z zakonom dne 21. julija 1896 državnega zakonika Kos LV je bila dunaj. vlada pooblašena, da pod pogoji tega zakona zagotovi tudi gradnjo železnice od primerne točke pri Ljubljani na južnoželezniški progi Dunaj—

Trst na Vrhniko. Po členu III. tega zakona je država jamčila za dobo 76 let čisti dobiček v znesku 17.000 gold. Ta garancija je bila vezana na pogoj, da prispeva dežela in udeleženci k stroškom gradnje najmanj 50.000 gold. Nadaljnji člen XII. odreja, da se mora ta znesek naložiti v osnovnih delnicah. Zanje se ne plačujejo interkalarni obresti ves čas gradnje. Podpisane delnice morajo biti pravočasno vplačane in nato takoj prevzete od udeležencev, ker je od tega odvisna podelitev koncesije.

Dne 17. junija 1896 je začasni vodilni odbor naprosil deželni odbor, da naj končno po dveh mesecih dne 5. septembra obljubljenih 20.000 gold podpiše, toda pod pogojem, da prevzame glavninske delnice po nominalni vrednosti od akcijske družbe, ki se mora ustanoviti v smislu naredbe državne uprave. Hkrati vplača omenjeno vsoto pri avstrijskem zavodu za prometna in javna dela pri nižjeavstrijski ekskomptni družbi na Dunaju proti obrestim za ves čas, dokler se ne podeli in razglasi koncesijska listina.¹⁶

Z zakonom dne 21. julija 1896 je bila dana garancija za gradnjo proge Ljubljana—Vrhnika in Gorica—Ajdovščina poleg še 20 drugih na desnem bregu Donave v Cislitaniji. To jamstvo je ojunalo Ivana Hribarja, ki je bil med tem časom že potrjen za ljubljanskega župana, skupno z vrhniškim županom G. Jelovškom in Ivanom Grudnom, upokojenim davkarjem, da so zaprosili za koncesijo. Ta je bila objavljena v državnem zakoniku z odredbo št. 137 dne 26. junija 1897. Splošno je mogoče trditi, da se je gradnja komaj 11,5 km dolge proge brez večjih objektov silno vlekla. Izdelovanje načrtov je trajalo v nedogled. Na sestavi postajnih naprav v novi, še neobstoječi edini Brezovici je delalo več ustanov in posameznikov. Tudi upravi južne železnice, bodoči upravljajoči ustanovi, se ni nikamor mudilo. Izgovori, da je treba sestaviti in zaključiti prevzemno pogodbo in se dogovoriti tudi z direkcijo drž. železnic v Beljaku zaradi skupne uporabe postaje Ljubljana, so bili dobrodošli.¹⁷

V citirani odredbi drž. zakonika LIX-1897 je bila iz 20 členov obsegajoča koncesijska listina, ki je pooblastila v prejšnjem odstavku omenjene tri prosvince, da smejo začeti graditi zaprošeno normalnotirno lokalno železnico in da ustanovijo delniško družbo s pripadajočimi pravicami in obveznostmi. Družba nosi naslov: »Lokalna železnica Ljubljana—Vrhnika« in ima svoj sedež na Dunaju. Ta se premesti v Ljubljano takrat, ko se spričo čistega donosa skozi pet zaporednih let ne bo zahtevalo v smislu § 2 do 6 kon-

cesijske listine določeno državno poroštvo za obrestovanje in odplačilo 400.000 gold prioritetnih obveznic za dobo 76 let najvišja vsota 17.000.

Družba sme začeti delovati, ko bo vsa v § 7 koncesijske listine določena delniška glavica, obstoječa iz 500 delnic v nominalnem znesku 50.000 gold vplačana in od železniškega ministrstva potrjena, oziroma, ko je že bil ustanovni občni zbor, družba pa pri trgovinskem sodišču protokolirana.

Poleg že prej omenjene glavice obstaja še družbeni kapital največ 400.000 gold; ta se more najeti pod pogoji, ki jih odobri državna uprava. To posojilo se mora vrniti v 76 letih od dneva, ko je bila izdana koncesijska listina.¹⁸

Priprave so že tako daleč dozorele, da so poročali časopisi, da pričnejo graditi progo že v marcu 1898.¹⁹ Toda zopet sta minila dva meseca, ko je občinski odbor na Vrhniki končno vabil k slovesnosti, da bo 23. maja zasajena prva lopata, oziroma da se začne graditi toliko zaželena železnica. Za to priložnost je bil objavljen spored slavnosti, ki je imel te-le točke: ob 9. uri zbirališče udeležencev v čitalnici, ob 10. uri maša pri Sv. Trojici; neposredno je sledila zakuska, nato je bil organiziran odhod na stavbišče bodoče vrhniške postaje. Tu je ob 12,15 načelnik konzorcija Ivan Hribar slovesno zasadil prvo lopato. Sledili so govori, v katerih je bil poudarjen gospodarski pomen bodoče proge. Za povabljenca je bil pripravljen slavnostni banket.²⁰

Za gradbena dela je bilo poverjeno domače podjetje Filipa Zupančiča iz Ljubljane,²¹ za nadzornega inženirja je postavila vlada Dunajčana Antona Koleča.²² Po izdani koncesiji bi bila morala proga biti že dve leti po razglasitvi končana, a so jo komaj začeli graditi. Spričo tega je železniško ministrstvo podaljšalo gradbeno dobo do 1. junija 1899.²³

Omeniti moram še, da je bila 6. decembra 1897 ustanovljena delniška družba; v upravnem odboru so bili: Franc Povše kot deželni odbornik; izmed delničarjev so bili izvoljeni Ivan Hribar, Gabrijel Jelovšek, Jože Lenarčič, Jože Luckmann, Jože baron Schwegel in Sigmund Werner. Izmed teh je bil predsednik Jože Schwegel, podpredsednik pa Ivan Hribar.²⁴

Medtem so gradbeniki z delom pohiteli. V ponedeljek 10. aprila 1899 je vozila prva lokomotiva železniško komisijo ter posamezne člane upravnega odbora.²⁵

Dne 2. junija je pregledal odposlanec železniškega ministrstva progo in dovolil takojšnjo otvoritev prometa. Vendar je bilo treba še počakati, da je bila sklenjena pogodba z upravo južne železnice, ki prevzame upravljanje nove proge. Pripravljali so tudi tarifo za prevoz potnikov in robe, ki jo je izdalo glavno ravnateljstvo nadzorne železnice.²⁶

Vse je bilo že pripravljeno za slavnostni otvoritveni vlak, ki je prevažal le povabljenе goste. Ti so se zbrali iz Ljubljane in Dunaja. Prvi vlak je odpeljal iz Ljubljane ob 9. uri dne 23. julija, vrnil pa se je isti dan ob 17. uri po končanem slavnostnem banketu.

Redni promet se je začel naslednjega dne 24. julija 1899. Dnevno so vozili po trije pari mešanih vlakov, v katerih so bili uvrščeni potniški vozovi III. in I. razreda.²⁷

Vrhniška železnica je bila pasivna zaradi pčilega tovarnega in potniškega prometa; spričo tega dohodki niso krili obratnih stroškov. Država je morala doplačevati prioritete obresti. V teku prvih desetih let so znašali predujmi že 797.693 kron ter je ostala edina rešitev: podržavljenje.²⁸

Njen ustvaritelj Ivan Hribar je videl rešitev v tem, da se podaljša proga proti Podlipi in dalje do Idrije in Mosta ob Soči. Tako bi se povečali dohodki s trans-prevozi.²⁹

Transportne razmere se niso zboljšale tudi danes. Dnevniki so obsodili posamezne lokalke, da se kot pasivne opuste. Prevelik je sedaj motorizirani cestni promet, ki občutno škoduje lokalnim program.

Le v prvih mesecih okupacije v l. 1941 je prišla naša lokalna zaradi razstreljenih mostov v Borovnici in Štampetu med Verdom in Logatcem do večje veljave v potniškem prometu. Zvezo med Logatcem in delno med Verdom so vzpostavili Italijani z avtobusi.

Omenil bi še podaljšanje proge od glavne postaje Vrhnika do postajališča Vrhnika trg v voznoredni dobi 1934/1935 za 600 m. Ta del se je zgradil po privatni iniciativi. Železniška uprava je odškodovala graditelje tako, da jim je plačevala za vsako prodano vozovnico po en dinar. V letu 1946/1947 so preložili med Logom in Drenovim gričem traso ter jo proti koncu naselja Log položili pod naravno ježo. Odstranili so nevarno križanje državne ceste in železnice v nivoju tako, da so napravili cestni nadvoz. Opuščeno staro cestno traso pa so določili za kolesarsko stezo.³⁰

Tak je bil zgodovinski potek vrhniške proge v teku 63 let.

OPOMBE

1. Mestni arhiv ljubljanski, fasc. 53, št. 54/1837. — 2. Avgust Mandel: Die Staatsbahn von Wien bis Triest 1856, str. 211. — 3. Illyrisches Blatt 1840, št. 25 in 26. — 4. Slov. Narod št. 63, 1895; MAL; dopis št. 1315 od 9. 3. 1895 trg. min. — 5. Mestni arhiv ljubljanski, fasc. XV/11, akt 21702, 1895. — 6. Slovenski Narod št. 164/1895 in vir pod zap. št. 5. — 7. Dopis dež. odbora št. 7677 dne 12. okt. 1895. — 8. Odlok trg. min. 56543 od 1 10. 1895. — 9. Zapisnik v konv. mestnega arhiva XV/11 brez označbe. — 10. Mest. arh. lj., fasc. XV/11, št. 800 P juž. želez. — 11. M. A. Lj., fasc. XV/11, izveček iz por. J. Lenarčiča in iz

referata dun. gradb. podj. G. Ernesta. — 12. M. A. Lj., fasc. XV/11, dopis 586 dež. odb. — 13. Poročilo dež. odb. v obravnavanju sej dež. odb. od 25. 12. do 6. 3. 1896/1897; dopis dež. odb. dne 25. II. 1896, št. 1748. — 14. M. A. Lj., fasc. XV/11; vabilo in seznam. — 15. Kakor pod tek. št. 13. — 16. Ibidem. — 17. Drž. zak. odredba 137, kos LIX/97. — 18. Pravila lok. žel. odb. iz leta 1897, str. 1—7. — 19. Slov. narod, št. 43, in Novice, teč. LVI list 9 od 4. VI. 1898. — 20. Novice, list XIX od 13. V. 1898, str. 188. — 21. Slov. Nar. št. 43/1898. — 22. Ibidem št. 83/1898. — 23. Ibidem št. 139/1898. — 24. Novice, list 34/1897, str. 421. — 25. Slov. n. št. 79/1898. — 26. Ibidem, št. 129 in 157/1898. — 27. Ibidem, št. 164/1898 in spisi konvoluta XV/11, št. 20234/1895 M. A. Lj. — 28. Kompas, II Band 1912. — 29. Ivan Hribar: Moji spomini, str. 319—320. — 30. Beleške pisca.

ZALOŽNIŠTVO, PERIODIČNI TISK IN KNJIGOTRŠTVO

V MESTU IN OKRAJU LJUBLJANA V LETU 1961

BOGOMIL GERLANC

UVOD

Razgled po zgodovini založniške dejavnosti, kakor se je razvijala po iznajdbi tiskarstva (okoli 1445), nam pokaže, da ta gospodarska dejavnost, ki je v prvi vrsti kulturnega pomena, ni bila nujno vezana na že obstoječe ali v določenem času veljavno središče etične in kulturne skupnosti. Poleg objektivnih pogojev za ustanovitev založništva, — to je tiskarne, zakaj v tistem času in še dolgo potem je bil založnik istočasno tiskar in prodajavec-knjigar, — ki so izhajali iz že obstoječih gospodarskih državnopravnih ali kulturnih središč (npr. Benetke, Augsburg, Padova itd.), so vplivali na to tudi subjektivni pogoji. To velja npr. za ustanovitev prvih dveh tiskarn na ozemlju Jugoslavije in sicer v Senju in na Obodu pri Cetinju, obe v istem letu (1794).

Naj v tej zvezi omenimo dva naša prva tiskarja in založnika iz dobe prvotiskov (inkunabul): Matevž Cerdonis iz Slovenjega Gradca je v letih 1482—1487 natisnil v Padovi okoli 60 sicer samih drobnih tiskov; Jernej Pelušič iz Kopra pa je deloval ob koncu XV. stoletja v Benetkah.¹

Naš prvi založnik v pravem pomenu besede pa je bil Primož Trubar. Svojih knjig in večino del svojih sodelavcev-protestantov ni mogel tiskati v domovini, a v tiskarni, ki je bila za namene tega gibanja ustanovljena v Ljubljani, ni bila natisnjena nobena Trubarjeva knjiga! Kako se je sicer razvijala založniško-tiskarska dejavnost v sami Ljub-

ljani, bomo prikazali v nadaljevanju, kolikor je za namen tega pregleda potrebno. V zvezi s prej navedenimi subjektivnimi pogoji založništva pa naj pokažemo še na dva individualna in kot taka zanimiva primera iz naše kulturne zgodovine.

V dobi poznih odmevov razsvetljenstva sta iz osebnih nagibov poskusila tiskati in zalagati knjige kmet-pesnik Andrej Šuster-Drabosnjak (1768—1825) s Koroške ob Vrbskem jezeru (Drabosnje) in župnik Valentin Stanič (1774—1847) na Goriškem. Oba sta si omislila skromno lastno tiskarno in izdala po nekaj knjižic. To je ostalo brez vpliva za razvoj slovenskega založništva, ker sta bila zares izrazito osebnega pomena in po svoji vrednosti kaj malo pomembna. Pač pa sta bila kasnejša založniško-tiskarska podviga na Koroškem in Goriškem velikega pomena za naše založništvo, čeprav sta bila oba na skrajnem obodu naše etnične in teritorialne skupnosti.

V Celovcu je začela leta 1854 delovati Mohorjeva družba in ostala tam do nasilnega izгона (1919), v Gorici pa je ustanovil Andrej Gabršček (1864—1938) najprej lastno tiskarno in kasneje še založbo, ki je delovala do začetka vojske med Italijo in Avstro-Ogrsko (maja 1915). Prva je vplivala na zalaganje »ljudske« knjige, kar se je posebno ugodno pokazalo v dobi med obema vojnoma (Cankarjeva in Vodnikova družba), medtem ko je Gabršček v prvih letih našega stoletja zelo obvladoval naš knjižni trg posebno s prevodno literaturo in s tem dajal pobudo za