

ve zvezek 4, Ljubljana 1977, str. 153. — 23. ZAL Lj. Cod. I/89-1750, str. 50. — 24. A SRS RK, zap. št. 168, Herbersteinova poročila 1750, I. del, 11. 4. 1750; zap. št. 127, fasc. XLII, 11. 4. in 25. 4. 1750. — 25. ZAL Lj. Cod. I/89-1750, str. 366; A SRS RK, zap. št. 127, fasc. XLII, 14. 12. 1750. — 26. A SRS RK, zap. št. 128, fasc. XLII, 31. 3. 1759,

12. 5. 1759, 2. 6. 1761; zap. št. 129, fasc. XLII, 23. 6. 1760. — 27. A SRS RK, zap. št. 128, fasc. XLII, 12. 5. 1759, 2. 6. 1761. — 28. A SRS RK, zap. št. 129, fasc. XLII, 26. 8. 1760. — 29. A SRS RK, zap. št. 129, fasc. XLII, 6. 10. 1760. — 30. A SRS RK, zap. št. 128, fasc. XLII, 2. 6. 1761.

OBNAVLJANJE ZALOŠKE CESTE V LETIH 1782—1784

JOŽE SORN

Navidezno ni naslov nič kaj obetaven, saj so v 18. stoletju popravljali in izboljševali pomembnejše ceste povsod v Evropi, torej tudi v habsburških deželah in s tem na slovenskem ozemlju.¹ Vsaj v tem delu države so večja cestna dela opravili v treh širokih zamahih: prvi se je pričel v letih okoli 1720 in je zajel vse glavne trgovske ali komercialne ceste; dela so potekala potem neprekinjeno skozi vse 18. stoletje in se nadaljevala v naslednji dobi. Drugi zamah je razširil cestna dela na poti, ki so jih do takrat imenovali stranske ceste; pripadal je letom po 1760 in tudi zanj velja ugotovitev, da ni bil kratkotrajnega značaja. Tretji zamah je obsegel lokalne ali krajevne ceste, potemtakem ceste, ki so bile komaj kaj več kot vaške poti, za nekatere bi mogli reči skoraj poljske poti. Uveljavil se je okoli 1790.

Ena izmed krajevnih cest v ljubljanski okolici je bila posebnega pomena, saj se je po njej odvijal tudi meddeželni, da ne rečemo, mednarodni promet. Zato so jo okrog leta 1780 dvignili na stopnjo komercialne stranske ceste, torej že kar ugledne ceste. Treba jo je bilo obnoviti in izboljšati prej in z večjo pozornostjo kot druge ceste iz obsega tretjega zamaha. To je bila naša Zaloška cesta. Ni le povezovala sosesk med seboj in te z Ljubljano, temveč je bila tudi najkrajša zveza med rečnima pristaniščema v Zalogu in na Bregu v Ljubljani. Od tod njevalja.

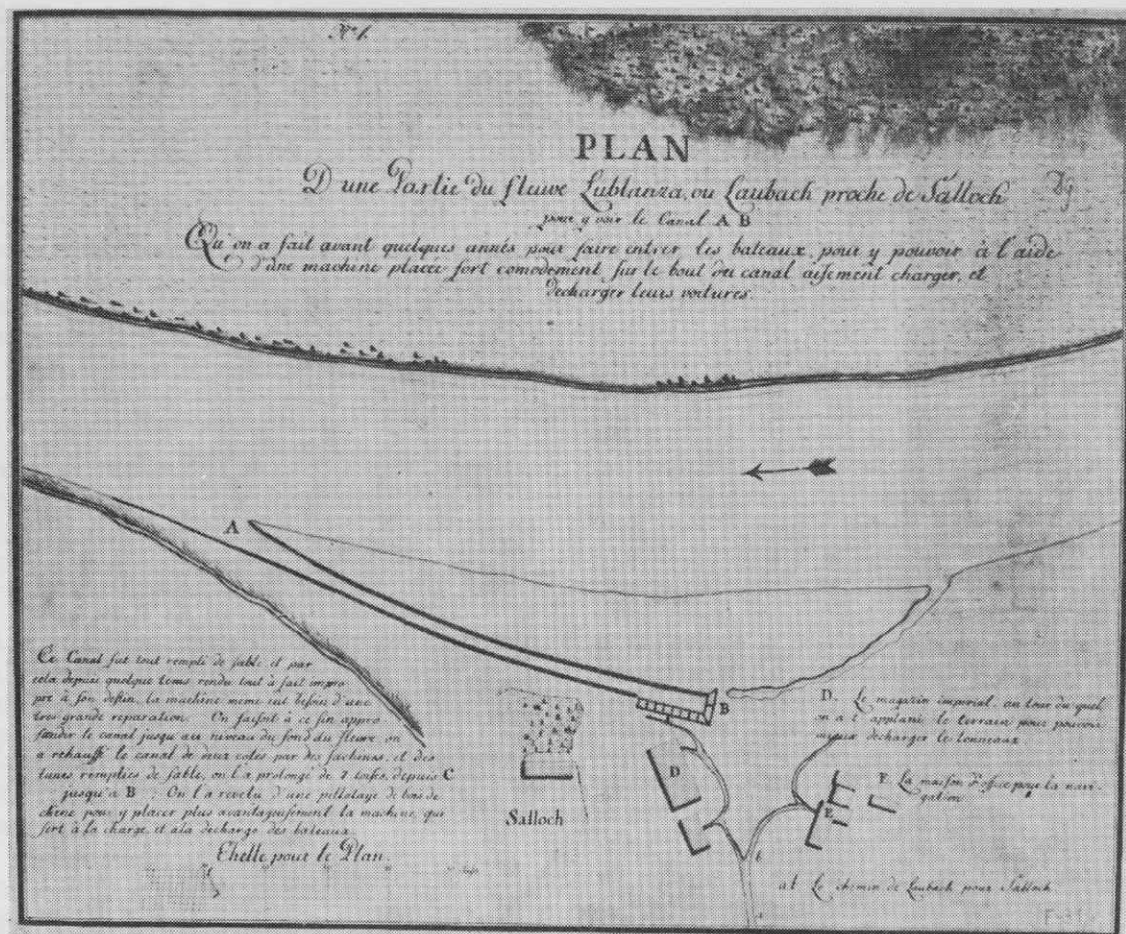
Pristanišče za čolne v obliki ožjega stranskega rokava ali kanala oziroma zaliva Ljubljance so izkopali in dodelali menda v tretjem desetletju 18. stoletja.² Polnila ga je voda te reke. Iz načrta, ki ga je veliko pozneje, leta 1779 zrisal inženir za vodna in cestna dela Jožef Šemerl, razberemo dolžino in širino kanala, opazimo prostor za škripec ali manjši žerjav, vidimo položaj skladišč (danes spremenjenih v stanovanjska poslopja),

zaznamo začetek ceste, ki je z manjše ravnice vodila iz pristana proti Ljubljani. V zaloškem pristanišču so v drugi polovici 18. stoletja v ugodnih obdobjih prometa po Savi in Ljubljanci iztovorili dnevno več deset ton blaga, namenjenega v Trst ali na Reko, seveda tudi v Ljubljano, in v obratno smer, od tod na Hrvaško in v Banat. Blago so iztovarjali in natovarjali težaki, ki so jim tako v Zalogu kot v Ljubljani in na Vrhniki rekli kar enostavno fakini, čeprav se je terminus nanašal le na nakladalce in izkladalce na barke v morskih pristaniščih.

MOSTNI DENARIČ

Ohranjanje in obnavljanje cest je bil kaj drag posel tako za dežele kot za mesta. Zato se ne čudimo, če so v pretežnem delu 18. stoletja opravljali cestna dela pomanjkljivo da ne rečemo površno. Šele ko so utemeljili posebni fond za ceste, ustanovili gradbene direkcije in pritegnili k cestnim delom izsolane in profesionalne inženirje, zaznamo res pravo sistematiko na tem področju. To se je v naših deželah dogajalo v sedemdesetih letih navedenega stoletja. V tem prispevku se moramo omejiti le na Ljubljano in na njene težave z obnavljanjem cest in mostov v območju mestnega pomerija ali pomirja. Predvsem se moramo seznaniti z nekaterimi finančnimi viri, namenjenimi tem opravilom.

Kot vsa mesta v Evropi je tudi Ljubljana uvedla prispevek za uporabo cest in mostov že v srednjem veku. Dokumenti iz 18. stoletja dajejo velik pomen zlasti privilegiju iz leta 1477, po katerem je smel mestni magistrat pobirati mostni denarič ali nemško Brückenpfenning pri vseh štirih mestnih vratih z določbo, da bo vestno skrbel za svoje mostove in ceste.³ Ko je magistrat leta 1782 trdil, da skrbi za 18 mostov, ni mislil s tem mostov v današnjem pomenu besede, temveč tudi



Načrt pristajalnega kanala in drugih pristanskih naprav na Ljubljani pri Zalogu. Pristajalni kanal so napravili že v prvi polovici 18. stoletja. Ker ga je zasipal pesek, so ga leta 1779 očistili, bregove okrepili in ga podaljšali za sedem sežnjev. Podaljšani del kanala so obdali s piloti, da bi ga tu nameščeni škripec (la machine) ne zasipaval. A—B dolžina kanala (približno 150 metrov, s piloti obdani zaključek približno 20 m), D cesarski magazin, E pisarna navigacijskega urada, a—b cesta iz Ljubljane v Zalogo. Načrt je zasnoval Jožef Semerl, narisal Andrej Semerl dne 14. decembra 1779 (Original v Arhivu dvorne komore, Dunaj, Zbirka kart, karta s signaturo F 31/1)

mostiče in brvi, skratka vsak prehod prek tekoče ali stoječe vode in prek praznih jarikov pred mestnimi vrati.

Torej od leta 1477 dalje je smel magistrat pobirati pri vseh štirih mestnih vratih po en pfenning ali »ain Denaritsch« od vsakega konja, ob semanjih dneh po dva denariča od konja. Tako je ostalo skoraj 140 let, ko so mu leta 1614 pristojbino podvojili.⁴ Povečanje je bilo v zvezi z nekim povsem drugim netrgovskim dogajanjem, čeprav ne negospodarskim. V korist stavbe za jezuitski kolegij so morali podreti nekaj privatnih hiš in opraviti nekaj drugih komunalnih del. Da ne bi mestna blagajna trpela škode zaradi zmanjšanja davčnega vira, so odobrili podvojitve, ki ji je — kot vse kaže — kar dobro pomagala na noge. Z dohodki je opravil magistrat vrsto novih komunalnih nalog in — že proti sredini 18. stoletja

— obnavljal tiste odseke komercialnih cest ki so tekli po njegovem območju ali pomeriju. Prav v tem času je mostni denarič postal tisti izpostavljeni del mestnih dohodkov, za katerega sta se pričeli zanimati tako dežela kot država.⁵ Vladar ga je mestu odobril še v letih 1728 in 1731. Sicer je res, da so naslednjega leta mostnino nekoliko zmanjšali, da bi promet proti Trstu čim bolj narastel, — tako so zahtevala merkantilistična načela, — a mestnih financ s tem še niso preveč hudo prizadeli.

Približalo se je četrto desetletje 18. stoletja ali začetek velikih reform, kakopak tudi finančnih. Dobi klasičnega mestnega gospodarstva, zaprtega samega vase, so se približale znatne spremembe in utesnitve. Ko je ljubljanski mestni magistrat napravil oktobra 1741 tradicionalno gesto, — novi vladarici Mariji Tereziji je poklonil vsoto 20.000 gol-

dinarjev — se mu je ta še obrestovala: vladarica mu je dovolila, da sme spet pobirati polni dvojni mostni denarič kot nekoč pred odškrtnjenjem. To je bila poslednja boniteta. Novi gospodarskopolični sistem, ki se je imenoval kameralizem (Die Kammer, komora = deželnoknežja, vladarjeva zakladnica), načelno ni dopuščal izjem, ker je hotel finance vse monarhije urediti po enotnih kriterijih, ki so jih izdelali za bistveno večje ozemlje kot so bili dosedANJI mestni pome-riji.

Znano je, kako so poleg koroških tudi kranjski deželni stanovi zelo malomarno upravljali finančna sredstva, ki jim jih je morala zaupati vsa dežela. V Ljubljano so z Dunaja poslali grofa Haugwitza s pooblastilom, da napravi v stanovskem računovodstvu red v duhu kameralističnih načel. V marcu 1747 se je grof pomudil še na magistratu in pregledal tudi njegovo finančno poslovanje. Reformatorjeva glavna naloga na magistratu ni bila zgolj inšpekcija, temveč veliko bolj ugotavljanje donosnosti nekaterih knjigovodskih postavk. Kaj hitro je videl, da je mostni denarič izdaten vir dohodkov. Verjetno je že v svojem poročilu, ki ga je 20. marca 1747 poslal iz Ljubljane na Dunaj,⁶ priporočil, naj dvor in kameralizacija ta vir dohodkov. Inkamerirati je pomenilo odtegniti mostni denarič magistratu in ga odstopiti komori ali deželnoknežjemu fondu, nikakor pa ne morebiti se snujočemu posebnemu cestnemu fondu v deželi ali v državi.

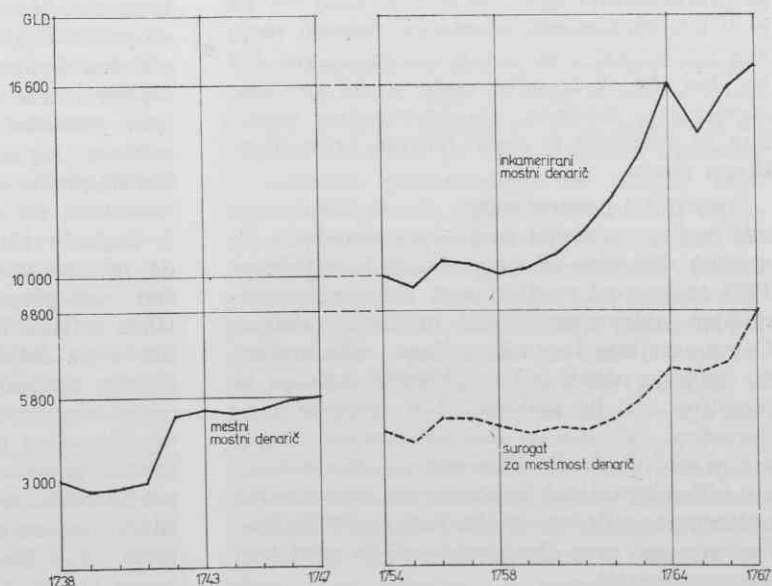
Koliko mostnega denariča se je nabralo v posameznih letih? Na voljo imamo podatke

za dolgo vrsto desetletij,⁷ a tu bo zadoščalo, da strnemo v diagram le vsoto za desetletje pred Haugwitzevim poročilom na Dunaj (1738—1747), to je, seštevek dohodkov pri vseh štirih mestnih vratih.

Iz virov razberemo brez posebnih težav, da se je pri špitalskih vratih nabralo 90 odstotkov mostnega denariča, sledila so starotrška vrata s petimi odstotki, zaostajala kloštrska s tremi odstotki, poslednja so bila nemška vrata z dvema odstotkoma. Drugo dejstvo, ki ga moramo poudariti, je velik skok tovrstnega dohodka v letu 1742 glede na prejšnje leto. Dvig znaša nekaj manj kot 60 odstotkov, čemur ni vzrok samo povečani promet proti Trstu, temveč tudi vladaričino dovoljenje za ponovno pobiranje polnega mostnega denariča.

Z ukazom z dne 25. aprila 1753 je dvorna finančna administracija odvzela mestu njegov mostni denarič in ga pritegnila v svoje območje. Poteza dokazuje, da nekatere uvedne finančne reforme kameralizma še niso bile drugega kot posvojitve določenega dela virov pri raznih avtonomnih korpusih z motivacijo, da je vladar nekoč prej sicer dovolil mestom pobiranje mitnin, da pa sedaj dovoljenje preklicuje, prenaša pravico nase in pobira dohodke v lastni režiji. Kot nadomestilo za odtegnjeni mostni denarič je finančna uprava ali bankalna administracija, kot se je po novem imenovala, nakazovala ljubljanskemu mestnemu magistratu (kompenzacijo v višini letnih 3000 goldinarjev. Bolj kot nezadostno subvencioniranje mestnega proračuna v obliki citirane vsote je meščane prizadelo spoz-

Diagram donosnosti mostnega denariča. Leva polovica kaže donosnost pred Haugwitzevim poročilom, ko je bilo vse še v magistratovih rokah. Desna polovica diagrama dokazuje, da je bila štartna osnova deželnoknežjega inkasa za 42 odstotkov višja kot maksimum mestnega inkasa, kar pomeni, da je trgovski promet v vmesnem času zelo porasel. Štartna osnova nadomestka za mostni denarič je bila nižja od citiranega maksimuma, je pa inkaso surogata že prej kot v desetih letih presegel višek nekdanjega originalnega mostnega denariča



nanje, da nova politika ruši staro strukturo s tem, da se bolj ali manj očitno vtika v gospodarsko in politično življenje mesta in da v tem ne misli popustiti. Kameralizem kot gospodarskopolitična doktrina je bil na pohodu, postal je tudi učni predmet na univerzah in od vseh višjih uradnikov so odslej zahtevali, da poznajo njegova načela in se po njih ravnavajo.

Dejansko je pričel novi fiskalni sistem veljati s 1. januarjem 1754. Kot nadomestilo za izgubljeni mostni denarič je postavil magistrat leta 1755 dve novi mitnici, prvo v šentpetrskem, drugo v poljanskem predmestju. Smel je še naprej pobirati tako imenovane male urbarske mitnine in cestnino, ki so jo takrat imenovali popotino (Wegmauth oder Popothina). Toda ti in drugi podobni prejemki v resnici niso odtehtali izgubljenega mostnega denariča. Popotino so plačevali po 3 krajcarje od konja in po poldrugi krajcar od vola. Da ne bi navajali števil, smo za leta od 1754 do 1767, torej za čas od prve mitninske reforme do uveljavitve novega notranjeavstrijskega mitninskega sistema ali do druge reforme, izrisali diagram. Črtkana črta je seštevek malih urbarskih mitnin in popotine, ki ju je magistrat odslej tretiral kot surogat za nekdanji mostni denarič, neprekinjena črta kaže donosnost inkameriranega mostnega denariča. Vidimo, da je mostni denarič vrgel dvakrat do dvainpolkrat več dohodka kot male urbarske mitnine in popotina skupaj. V splošnem kažeta obe krivulji smer navzgor, kar je glede na vse večji trgovski promet razumljivo.

Vsota, ki jo je kasiral magistrat na primer leta 1764, nam zelo približno nakazuje — če jo preračunamo zgolj na število konj —, da je v teh 12 mesecih prestopilo mestno mejo več kot 61.000 konj ali nekaj manj kot 170 na dan. Delež Zaloške ceste je bil pri tem sorazmerno skromen, glavna množica voznikov je prihajala iz smeri Trojan prek črnuškega mosta.

Nadaljnja poenostavitev in modernizacija mitninskega sistema se je spet obregnila ob mestne dohodke od prometa. S 1. oktobrom 1767 so namreč vpeljali nov, bolj enotno zamišljen notranjeavstrijski mitninski sistem. Če se omejimo le na Ljubljano, moramo reči, da ji je ukinil male urbarske mitnine in popotino ter ju nadomestil z enotnim plačevanjem mitnine po šest krajcarjev od sleherne vlečne živali.⁸ Obe odpravljeni mitnini sta bili odpravljeni le po imenu, ker je nova uniformna mitnina imela sedaj seveda isto funkcijo kot prej obe skupaj ali še pred tem mostni denarič.

Novi notranjeavstrijski mitninski red je posredno terjal boljši pregled nad transportnim, uvoznim in izvoznim prometom. Po Zaloški cesti je potekal predvsem transportni promet; zato so v šentpetrskem predmestju vzpostavili nov carinski revizijski urad, ki naj bi registriral in mitninil promet po tej cesti kot komercialni stranski cesti. Rezultat 15-letnega mitninjenja je bila med drugim tudi ugotovitev, da se je prejemek sukal med 517 gld in 806 gld,⁹ kar je predstavljalo osmi do deseti del vsega transporta prek Ljubljane. Potemtakem cesta ni bila zelo prometna; po drugi strani pa tudi ni kazalo, da bi jo pustili zanemarjeno še nekaj časa in jo pričeli popravljati skupaj z drugimi lokalnimi potmi. Vsem se je zdelo potrebno, da jo obnovijo, le mudilo se ni preveč, — ker ni bilo denarja. Še najmanj zanimanja je kazal magistrat.

SPLOŠNA SKRB ZA CESTE

Zadoščalo bo, če se opis omeji na drugo polovico 18. stoletja. Močna oporna točka za študij prometnih razmer na naših cestah v tehničnem pogledu je patent, ki je bil tiskan v Ljubljani z datumom 17. marca 1778.¹⁰ Veljal je za vso deželo, tudi za mesto z njegovim pomerijem. Večji del določb je le ponovitev starejših predpisov, nekaj je tudi novosti. Več kot 30 let star je bil ukaz (prvič 12. avgusta 1747), da se vozovi ne smejo preobremenjevati. Kaj kmalu so vozniki nanj pozabili — če so ga sploh kdaj upoštevali — in vozili po cestah z vozovi, obloženimi z več kot 5600 kg blaga. Ponovno naj bi nihče ne smel naložiti več kot 3360 kg ali 60 centov bremena, pri čemer so morala biti — novost! — pri težkih vozovih kolesa oziroma njihova platišča široka 16 cm (šest col). Zahteva po omejitvi teže blaga na 60 centov je najbrž spet pretežno ostala le v mejah teoretične zahteve, saj so še leta 1805 enako prepovedovali preobremenitev vozov. Razlika je bila tokrat ta, da so dostavili, kako bo moral od 1. avgusta 1805 dalje vsak voznik dovoliti, da mu na primernih mestih stehtajo naloženi voz; presežek teže bo moral razložiti. — Ukaz iz leta 1778 je dalje ponovil staro zahtevo (iz leta 1759), da je pri voznjah po klancu navzdol prepovedano zavirati s pomočjo verige, in novejšo, da morajo biti pri takšni voznji kolesa opremljena z leseno ali železno zavorno coklo, dodal pa, da mora biti pri vozovih, težjih od 1680 kg, cokla široka 18 cm (sedem col). — Že precej časa so zahtevali, naj bodo ceste, kjer je le mogoče, široke od 6,6 m do 7,6 m in naj imajo na obeh

straneh po 0,95 m ali tri čevlje širok pas za pešce; jarka na obeh straneh naj bosta — tudi to je novost — široka enako tri čevlje.

Zapoved glede uporabljanja zavorne cikle so leta 1795 razširili s komercialnih cest še na tiste stranske ceste, ki so bile podobne chausséejam (= moderneje in zato solidneje dodelanim cestam, ki so imele dvignjeno cestišče in ob straneh odtočne jarke). Tokrat so dodali pretnjo sankcij, ki je prav karakteristična: če te zapovedi ne bo ubogal podložnik, stanujoč blizu ceste, bo vsak prestopnik plačal z enim dnevom vozne tlake ali z dvema dnevnoma ročne tlake; bolj oddaljeni podložniki in tuji vozniki bodo plačali 1 gld kazni v korist tistih podložnikov, ki jim je nadzor nad cestami dolžnost. Sankcija je bila kar huda, saj je za podložnika ni bilo nadloge, ki bi bila zoprnejša od vozne ali ročne tlake na cesti, tudi plačilo goldinarja kazni ni bilo kar tako! Toliko je zaslužil vsak dninar v petih dneh, ljubljanski pomočnik Matija Kumerdej za kamnoseška dela pri mostovih v treh dneh, mestni cestni nadzornik Luka Karlovič je pa moral kar ves mesec opravljati svojo dolžnost, da je zanj prejel 3 gld nagrade.

Mestna avtonomija je segala do meja pomerija; popraviljanje cest takšnih meja ni vedno priznalo. Uveljavila se je težnja, zadeti čim več skrbi in stroškov s cestami magistratu na pleča. Po tradiciji, je ljubljanski mestni pomerij segal le do Jernejeve cerkve v Šiški, do Krištofove cerkve (danes do bližine Gospodarskega razstavišča), do Žegnanega studenca nedaleč od Rakovnika. V dogovorih — ki so pa bili podobni diktatu — podpisanih 1747, 1750 in 1754, so določili, da mora mesto v svoji režiji popravljati ceste do Lavrice, Save in onstran Jernejeve cerkve. Po tej varianti je pripadlo magistratu v oskrbo deset kilometrov komercialnih cest. Leta 1798 so to stanje potrdili in se sklicevali na prejšnje nekakšne pogodbe med obema partnerjema. Magistrat se je branil, da mu niso znane nobene pogodbe v pravnem smislu te besede, ker je šlo takrat za vsiljeni posel, in da — ker nima več mostnega denariča — cest prek pomerija ne bo popravljaj. Pri vseh težavah je šlo še za dodatni problem: nekoč so določili, da bo stalo popravilo klastre ali 1,9 metrov ceste 18 krajcarjev, po novem 30 krajcarjev. Zanka je bila v tem, da so nekoč računali popravila cest po dolžinskih klastrah, po letu 1770 so inženirji preračunavali stroške na kvadratno klastro. Potemtakem je dolžinska klastra ceste obsegala poprečno dve kvadratni klastri cestišča. Magistrat je dobro

vedel, da ga bo to drago stalo, če bo že priznal takratno dogovarjanje za pravnoveljavne pogodbe, saj se bodo stroški za dolžinsko klastro ceste skoraj podvojili. Zadevo je prišnal po več letih razpravljanja tako daleč, da je moral leta 1807 okrožni arhitekt inženir Matevž Poll, sicer zastopnik deželne gradbene direkcije, vendarle ponovno izmeriti pomerij in ugotoviti, da spada v magistratovo kompetenco le 2706 dolžinskih klastre ali 5,1 kilometrov komercialnih cest. Za magistrat je bila to kar sprejemljiva varianta.

Prišlo je še do neke novosti, ki pa magistratu finančno ni prav nič koristila. Posebnost je vpeljala državna oblast dne 1. novembra 1791 in hotela z njo uvesti večjo načrtnost, boljši red pri oskrbovanju prevoza blaga z vozniki na velike razdalje.¹¹ Kot v drugih mestih habsburških dežel so tudi v Ljubljani vzpostavili »kanclijo za zapisovanje furmanov«, kot so v nemško-slovensko tiskanem patentu uradno poslovenili terminus Gütterbestätteramt. Patent je določal, da se morajo vsi vozniki, ki pripeljejo v Ljubljano ali nameravajo odpeljati iz nje, zglasiti v uradu, kjer so jih zapisali v posebni tako imenovani roló protokol (priimek, ime, kraj bivanja, mesto, od koder so pripeljali v Ljubljano, mesto, kamor bodo peljali blago). Niso zapisali prav vseh, temveč le tiste velike, ki so prevažali transportno blago. Če so pripeljali v Ljubljano prazni, so se enako morali zapisati v roló protokol. Kanclija za zapisovanje furmanov, ki je bila sicer podrejena okrožnemu uradu, se ni obnesla in s 1. novembrom 1794 so jo ukinili, prevozniške posle pa spet prepustili svobodnemu dogovoru med trgovcem in prevoznikom.

OBNAVLJANJE ZALOŠKE CESTE

Bolj natančni bi bili, če bi zapisali: Obnavljanje Zaloške ceste in drugih poti v ljubljanski okolici. Vendar je večji poudarek na Zaloški cesti, ker je bila s stališča trgovskega prometa pomembnejša od drugih cest. Zgoraj nekje smo zapisali, da Zaloška v primeri z drugimi komercialnimi cestami ni bila zelo prometna, da pa tudi ni kazalo, pustiti jo zanemarjeno. Zato so jo tudi pričeli najprej obnavljati in jo temeljiteje popravili kot druge ceste v ljubljanski okolici.¹² Po tej cesti so največ prevažali, pravijo poročila iz let okoli 1780, ogrsko žito in tobak, dalje štajersko žito in vino, vse v smeri proti Trstu. Proti Ogrski in Hrvaški so vozili gorenjsko platno, loden in izdelke iz železa. Tranzitno so vozili iz Trsta in Reke proti Zagrebu, Zemu in Turčiji prehranjevalno in špecerijsko blago. Toda trgovanje iz ogrskih dežel proti

morju je popustilo, ko je leta 1773 prenehala z delom Temišvarska trgovska kompanija.¹³ Ker je bil promet po Zaloški cesti vendarle samo promet na kratke razdalje, je razumljivo, da so bili vozovi izbrani takemu komuniciranju primerno: mitničarji so kar vsi po vrsti izjavljali, da prevažajo le enovprežni in dvovprežni vozovi, ki so imeli šibko oje; največ so mogli nanje naložiti 1680 kg blaga.

Prvi modernejši načrt za popravilo Zaloške ceste je izdelal kranjski deželni inženir Leopold Lieber leta 1782. Do nastopa inženirjev za gradnjo cest so takšna dela temeljila na izkušnjah, na empiriji. Misel, da je ceste treba popravljati bolj strokovno kot v petindvajsetletju 1719—1744, se je izoblikovala morda spomladi 1745. Najpozneje takrat so trdili v Ljubljani, da bi bilo dobro oddati cestna dela v zakup eni sami osebi. Tako bi odstranili neenotnost zamisli in izpeljave obnovitvenih del. Odločili so se, da bodo zaupali popraviljanje cest najboljšemu ponudniku kar na licitaciji. Prvič so določili licitacijski dan na 22. septembra 1745 v Ljubljani. Ker postopek ni uspel, so ga prestavili na 14. december, a rezultat je bil podoben. Ob tem je prišlo do seje, ki so jo pozneje citirali kot konferenco o cestah. Njen rezultat je bil, da je kranjski deželni glavar, ki je bil vrhovni direktor cest zaradi svojega položaja, odložil direktorsko funkcijo. Ta je prešla na deželnega upravnika Leopolda grofa Lamberga, ki se je odločil, da bo opravljal cestna dela v obliki res pravega zakupa, pri čemer mu bo pomagal namestnik Ferdinand Egger, dalje dr. Ignacij Leopold Zorn pl. Mildeheim kot sekretar in Feliks Rozman kot upravitelj blagajne te »višje direkcije za ceste«, kot se je uradno imenovala. Vsaj poslednja dva sta nastopila službo aprila 1747.¹⁴

Lamberg ni bil malomaren pri svojem delu, vendar zelo enostranski: glavne komercialne ceste v deželi je popravljaval vestno, druge zapostavljaval. Pri ocenjevanju takratnih cestnih del nikakor ne smemo pozabiti, da je bilo profesionalnih delavcev zelo malo, še manj strokovnjakov. Vodstvo del na terenu je pripadalo ljudem z izkušnjami, neposredni popraviljalci cest — tlačani — pa so premnogokrat bile ženske in otroci.

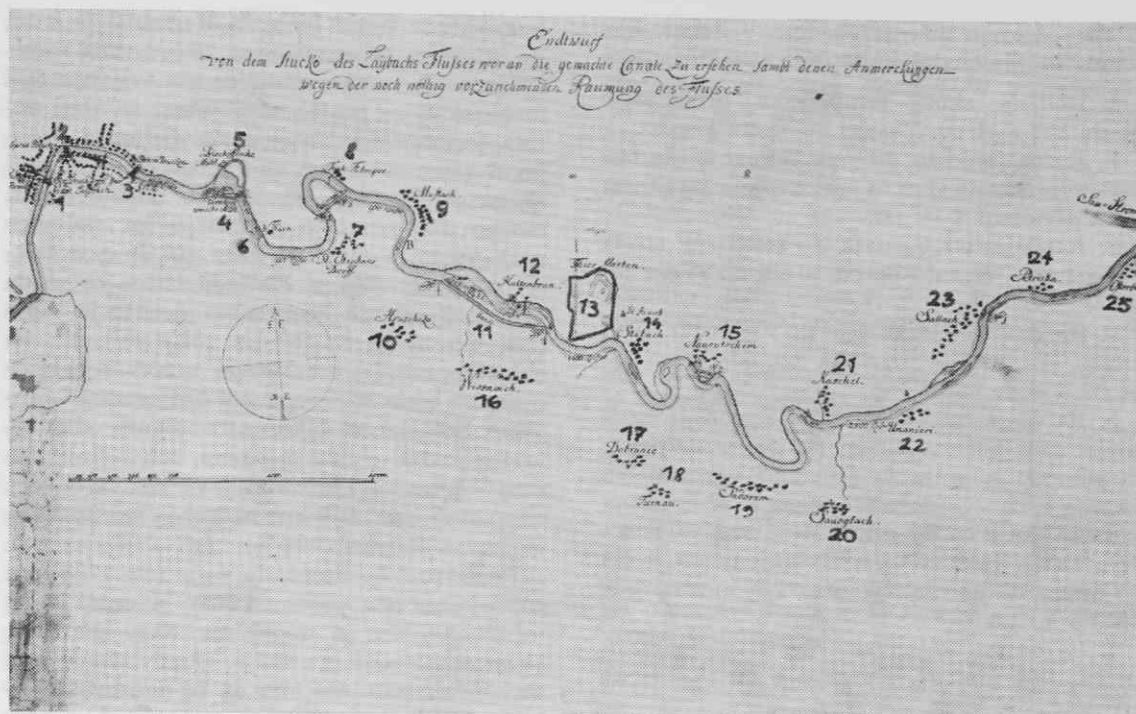
Na tem mestu nas predvsem zanima, kakšen je bil Lambergov odnos do komercialnih cest na mestnem pomeriju, bolje rečeno, koliko denarja mu je uspelo izvleči iz mestne blagajne na račun mostnega denariča. Kmalu po tistem, ko je grof Haugwitz pregledal magistratovo gospodarjenje, je namreč Lamberg zahteval od mesta (9. septembra 1747), da plača za ceste enkrat za vselej 1600 gld, po-

leg tega v bodoče zdržema letno po 150 gld. Magistrat se je plačilu upiral in predlagal (23. marca 1750), naj mesto plačuje 300 gld letno, drugega nič. Predlog je končno prodril in 9. aprila 1754 sta Lamberg in magistrat pismeno potrdila način financiranja cestnih del na območju mestnega pomerija. Dogovor je leta 1767 magistrat prezentiral okrožnemu uradu. Od tedaj dalje je moralo mesto — čeprav brez mostnega denariča — bolj zavzeto sodelovati pri cestnih delih. Vsota 300 gld je postala sistemska obveznost, čeprav so obnavljanja cest postajala dražja in dražja.

Lambergov zakup cestnih del na Kranjskem bi se moral izteči prav 31. decembra 1766. Ker je bil kljub vsem pomanjkljivostim vendarle primeren način delovanja — boljšega takrat še ni bilo — so njegov zakup podaljšali še za deset let, toda z bistveno novostjo prav v najobčutljivejšem sektorju: za ceste zbrani denar se bo od 1. januarja 1767 dalje stekal v tako imenovano blagajno za gradnjo cest, ki bo pod skrbništvom kranjskega deželnega glavarstva; le-to je prevzelo v lastno administriranje tudi vse mitnice. Tako se je končalo Lamberg-Egger-Zorn-Rozmanovo povsem neodvisno delovanje in kontrola nad finančnimi sredstvi.

Vrniti se moramo k Zaloški cesti! Zadnjikrat so cesto nekaj popravljali leta 1764, ko so pričakovali cesarja. Kaj hitro so jo razdrapali do te mere, da so se 1773 vsi vozniki in trgovci po vrsti pritoževali, da je skoraj neuporabna. Nato so februarja 1777 iz deželnega cestnega fonda nakazali smešno nizko vsoto 500 gld za popravilo Zaloške ceste. Praktiki so takoj izračunali, da meri površina ceste take, kot je, 30.000 kvadratnih klafter (108.000 m²). Potemtakem bi morali popraviti kvadratno klaftro ceste za en sam krajcar oziroma še manj, kar je bilo čisto nemogoče. Izkušnje da kažejo, so trdili, kako se pri takšnih cestah, kot je Zaloška, potroši na kvadratno klaftro najmanj šest krajcarjev. Dela da se torej ne bo nihče lotil, če ne bo imel na voljo vsaj 3000 gld, pri vsem tem bo redno letno vzdrževanje stalo nadaljnjih najmanj 100 gld. Izkušnje da tudi kažejo, kako more en sam delavec dnevno popraviti 20 kvadratnih klafter (72 m²) cestišča, več nikakor ne.

Ob tem so nastopili še drugi izvedenci, ki so zahtevali, naj se Zaloška cesta razširi od 3 na 3,5 klafter ali danes od 5,7 na 6,6 metra. To bi dela podražilo tako, da bi obnova Zaloške ceste stala po 60 krajcarjev (1 gld) na dolžinsko klaftro. Vedeti je treba, so trdili ti, da kjer se pot močno približa Ljubljani, jo ta kaj pogosto poplavlja. Tu bo treba sezi-



Načrt Ljubljaničine struge in kanalov, ki naj skrajšajo nekatere meandre (pri številkah 8, 11 in 15). Načrt je bil narisani leta 1765.

Številke pomenijo: 1 — Cevljarski most, 2 — Spitalski most, 3 — Sentspetrski most, 4 — Forstlechnerjev mlin, 5 — Skofovski mlin, 6 — Codellijev grad (Thurn), 7 — Stepanja vas, 8 — Suknarna, 9 — Moste, 10 — Hrušica, 11 — Kanal, 12 — Studenec, 13 — Zivalski vrt, 14 — Slape, 15 — Vevče (Nauautéschem; vrisan je krajši kanal), 16 — Bizovik, 17 — Dobrunje, 18 — Na trnjavi (Turnau), 19 — Zadvor (Sadoram), 20 — Zavoglje, 21 — Kašel, 22 — Vnanjarji (Unanieri, danes Roje?, Na pesku?), 23 — Zalog, 24 — Petriska (danes Gradišče?), 25 — Podgrad (Ostervitz)

dati obrambni zid, visok 96 cm. Zelo draga da bi bila dela doli v Mostah, kjer poplavi reka cesto kdaj pa kdaj celo za 160 cm. Med Poljem in Zalogom je cesta na več mestih široka 19—23 metrov, ker se vozniki izogibajo lukenj sredi ceste. Vsa cesta od Friškova do Zaloga da je dolga 9329 m ali 4910 klafter in res temeljita obnova bi stala 6460 gld.¹⁵

Preteči je moralo še nekaj let, da je deželno glavarstvo proti koncu 1781 prosilo patera Gabrijela Gruberja, naj hitro pomaga ali pa pove vsaj svoje mnenje. Gruber je kar takoj povedal svoje mnenje: tistih 500 gld, kolikor je na voljo za obnovo ceste, je daleč premalo!

Priganjanje k obnovi te komercialne stranske ceste je poleti 1782 obrodilo prve sadove. Deželni inženir Leopold Lieber si je tedaj ogledal vso traso in zapisal, da je cesta res zanemarjena v vsej dolžini in da jo pri vsem tem poplavlja v določenih sektorjih Ljubljaniča, vozniki pa posebno blatna in jamasta mesta obvozijo, zaradi česar se tu cestišče širi na škodo njiv in pašnikov (da bi se to preprečilo, je 1789 odredil direktor cestnih gradenj inženir Jožef Šemerl, da morajo biti polja oddaljena vsaj 3 klaftre ali 5,7 metrov

od cestišča). Lieber je določil, da bo Zaloška cesta široka 4,75 metrov. Njegov točni opis del nam daje zelo dober vpogled v tehniko gradnje manj pomembnih cest in zaradi tega je vredno, da ponovimo nekatere posebnosti.

Inženir je določil, da bosta na obeh straneh ceste jarka, ki bosta široka 1,3 metra, globoka okoli 60 centimetrov, toda samo v tistih sektorjih, kjer je cesta zelo blatna, mokra. Temelj ceste bo sestavljen iz debelih okroglih kamnov (Kugelsteine), srednji sloj bo iz navadnega gramoza, superficialna ali površinska prevleka iz drobnega, zdrobljenega peska bo debela 5—11 cm. Starejše ceste so res imele temelj iz okroglih velikih kamnov, toda kaj kmalu so opazili, kako so se na tak način grajene ceste, če so bile močno obremenjene, nekako razlezle, ker so se okrogli kamni zaradi navpičnega pritiska odmikali drug od drugega. Zato so v osnovo pričeli vgrajevati skale nepravilnih oblik, z mnogimi robovi, ogli, mednje pa so vsipali drobni pesek; v tem primeru temelj ni bil tako živ kot pri okroglih kamnih. Lieberju se je vseeno zdelo, da bo za Zaloško cesto zadoščal temelj iz okroglih kamnov, ki jih ob bregovih Save ni manjkalo.

Vso cesto je inženir razdelil v devet sektorjev in jim dodal naslednjo karakteristiko:

1. Doližna skozi šempetrsko predmestje znaša 855 metrov. Nasuta bo 32 cm visoko.

2. Razdalja od tu do vasi Udmat znaša 665 metrov. Nasuta bo 64 cm visoko, jarek na obeh straneh.

3. Razdalja od Udmata do suknarne znaša 950 metrov. Nasuta bo od 16 cm do 95 cm visoko.

4. Razdalja od suknarne do Zgornjih Most znaša 475 metrov. Nasuta bo od 16 cm do 64 cm visoko.

5. Razdalja od Zgornjih do Spodnjih Most znaša 418 metrov. Drugi del te razdalje bo zaradi poplavljanja dvignjen (chaussiran) za 95 cm.

6. Razdalja od Spodnjih Most do živalskega vrta znaša 1672 metrov. Dvignjena bo za 32 do 64 cm, delno razširjena za 1,26 m na predpisano širino.

7. Razdalja od živalskega vrta do Polja znaša 1064 metrov. Dvignjena bo za 16—47 centimetrov.

8. Razdalja od Polja do zidanega znamenja križa znaša 1501 meter. Delno razširjena, dvignjena za 16—32 cm.

9. Razdalja od tega znamenja do Zaloga znaša 1425 metrov. Dvignjena bo za 16—32 centimetrov.

Skupaj 9025 metrov.

Lieber je računal, da bo za vso dolžino ceste od Ljubljane do Zaloga potreboval 1186 m³ debelih okroglih kamnov in 2998 m³ navadnega gramoza. Določil je, da bo delo trajalo 74 dni, če bo delalo vsega skupaj 50 delavcev dnevno (torej 3700 delovnih dni). — Zanimiv je račun za mezde. Po takratnih uzancih bi izplačali akordnemu delavcu dnevno 14 krajcarjev, tlačanskemu ali tlačnemu delavcu le 11 krajcarjev. Za kopanje jarkov, ki jih je bilo za 7296 metrov, je bilo določanje mezde drugačno: za dolžinsko klaftro ali 1,9 metrov jarka so plačali 4 kr mezde. Če je takemu delavcu uspelo, da je izkopal dnevno 3 klaftre ali 5,7 metrov jarka, je komaj presegel tlačno mezdo. Trenutno še ne vemo, koliko metrov jarka dnevno je poprečno izkopal en sam delavec.

Lieber je kalkulacijo zaključil takole: Za akordne delavce bodo potrošili 2010 gld 25 kr, za tlačne delavce 1825 gld 8 kr, in ker bo pisar ali računar zaslužil 51 kr dnevno, bo obnova Zaloške ceste v vsej dolžini stala 4243 gld 36 kr.

Ob vprašanju, kdo bo financiral ali vsaj sofinanciral obnovo te ceste, se je pričel od-

motavati že znani klobčič: Magistrat je trdil, da je s tem, ko so mu pred 28 leti vzeli mostni denarič, — glavni vir za obnavljanje cest in mostov, — postal nesposoben izvajati velika cestna dela. Nato je okrožni urad predlagal vsem soseskam od Zaloga do Šentpetrskega predmestja, ki so bile dolžne dati cestno tlako, naj jo popravijo za polovico nižjo vsoto, namreč za 2214 gld, in pod vodstvom strokovnjaka. Kot oddolžitev za to, da bi soseske delale brezplačno (Lieber je vsoto njihovih mezd določil na 1825 gld), jih bo oblast oprostila vsakršnega plačevanja cestnine, ko bodo vozile po Zaloški cesti v Ljubljano. Soseske so nakazano varianto odklonile, ker zanje ni bila mikavna, češ, lastnih voženj v Ljubljano imamo tako malo, da odveza od plačevanja mitnine ni prava odškodnina za zastojkarsko delo.¹⁰

Prišlo je tako daleč, da se je leta 1783 lotil popravila ceste pater Gruber, a delal je le toliko, kolikor je dopuščala vsota 500 gld, ki so mu jo dali na voljo. Obnovitvena dela so končali šele leta 1784 in to na stroške deželne direkcije za cestne gradnje, ker drugega financerja niso našli.

Ostale ceste so popravljali, izboljševali, razširjali takole:¹⁷

Poleti 1786 so določili inženirja Andreja Šemerla, Jožefovega brata, za vodstvo del pri izboljšavi ceste Gradišče—Krakovo—Trnovo —mestna opekarna v korist te manufakture. Dosedanja vaška pot bo morala biti zgrajena v obliki chausséeje, torej ceste z dvignjenim, nasutim cestiščem in z jarkom na obeh straneh. Morda je tekla skozi drevored. Vsaj dvorna odredba iz leta 1763 je želela, da bi podobno kot v Franciji tudi v Avstriji ob chausséejah zasadili drevje, na primer lipo, creh, murvo, v hladnih krajih tudi rdečo jerebiko in druge divjake.¹⁸ Kot vse ceste so tudi to do opekarnarne gradili počasi in brez posebnega poleta. Spomladi 1787 je Andrej Šemerl zahteval, naj na cesti dnevno delajo po štirje moški ne pa ženske ali otroci. Kot vemo, so spomladi 1790 cesto še vedno izgrajevali. Ko so končali to, so se naslednjega leta lotili še drugih trnovskih in krakovskih poti. Dela je nadzoroval Jožef Šemerl.

Vaško pot od Štepanje vasi do Lipoglava so pričeli razširjati in izboljševati prav tako leta 1791. — Mnogo preglavic je povzročala cesta proti Polhovemu Gradcu zato, ker jo je Gradaščica dostikrat poplavila. Leta 1792 se še vedno niso mogli odločiti, ali bi popravili cesto od Bokalc proti Stranski vasi v Polhov Gradec ali pot prek Dobrove. Tam in tu so bile težave z mostovi, ki bi jih bilo treba obnoviti. Končno je obveljala druga varianta

in zboljšanja te ceste so se fizično lotili poleti 1793. — Dve leti pozneje so se opredelili za sistematično obnavljanje vseh cest v ljubljanskih predmestjih, medtem ko so v mestu dela opravljali že preje. Leta 1786 se je inženir Jožef Šemerl lotil popravila ceste med lontovžem in Auerspergovo palačo (današnja Gosposka ulica), medtem ko je Blatna vas ali današnja Kolodvorska ulica prišla na vrsto šele leta 1791. Delo je bilo tu manj temeljito: na debelo so nasuli trdega proda, ki so ga pripeljali s Posavja (za vsako vožnjo so plačali 6 soldov ali 3,5 kr). Nasprotno so se pa zelo potrudili pri gradnji ceste na grajski grič. Do konca leta 1792 je pot, ki je tekla od Florijanove cerkve navzgor do kastela, vzdrževal kar grajski čuvaj, za kar je letno prejemal 40 gld. Cesta je bila najkrajša zveza z orožarno oziroma smodnišnico na griču. Kresija je čuvaju odvzela vzdrževalnino in jo od januarja 1793 nakazovala deželnemu gradbenemu direktorju, to je inženirju Jožefu Šemerlu. Ta je vodstvo gradbenih del prevzel, medtem ko je okrožni inženir Münzel dela nadzoroval in mestni stavbenik Andrej Menini izvajal ter dokončal do septembra 1794. Za dela je prejel iz mestne blagajne vsoto 695 gld 29 kr. Tako vidimo, da je bila ta kratka pot zaradi tehničnih posebnosti in velike potrošnje smodnika veliko dražja od drugih cest. Iz vojaških razlogov je bila pomembnejša kot Kolodvorska ulica ali na primer Zaloška cesta. Bližnja bodočnost je to potrdila.

OPOMBE

1. Prispevek je smiselno nadaljevanje in dopolnitev referata z naslovom Modernizacija cestnega omrežja v času od 1720 do 1820 na področ-

ju današnje SR Slovenije, ki sem ga imel 6. julija 1977 na VII. mednarodnem kulturnozgodovinskem simpoziju Modinci '77 v Radencih. Ta tekst je v tisku. — 2. Ema Umek, Gradnja kanalov na Ljubljani v prvi polovici XVIII. stoletja, Kronika IV, 1956, str. 82—86; ista, Trgovski promet po Savi v XVIII. stoletju, Kronika XII, 1964, str. 194—200. — 3. Dokument objavlja v celoti Božo Otorepec, Gradivo za zgodovino Ljubljane v srednjem veku, IV. zvezek, Ljubljana 1959, listina št. 8. — Prim. še Vladislav Fabjančič, Ljubljanski sodniki in župani, II. knjiga, str. 921—922 (Tipkopis v Zgodovinskem arhivu mesta Ljubljane). — Magistrat se je skliceval predvsem na to listino iz leta 1477, čeprav obstajajo tudi že starejši podobni dokumenti. — Terminus denarič smo zasledili že v dokumentih iz 17. stoletja in so ga uporabljali kaj pogosto še konec 18. stoletja. — 4. O mostni veliki piše Ivan Vrhovec, Ljubljanski meščanje v minulih stoletjih, Ljubljana 1886, str. 123 do 133. — 5. Največ podatkov o mostnem denariču ter o popravilu cest in mostov je v Arhivu Slovenije, Ljubljana (AS), Dež. glav., št. 198 — in v Zgodovinskem arhivu (mesta) Ljubljane (ZALj), Reg. I. fasc. 36, 140, 141. — 6. ZALj, Reg. I, fasc. 36. — 7. ZALj, fascikel »Rokopisni elaborati...«, kar je izdelalo osebje nekdanjega Mestnega arhiva ljubljanskega, — in AS, Dež. glav., št. 198. — 8. ZALj, Reg. I, fasc. 32. — 9. AS, Dež. glav., št. 198. — 10. ZALj, Reg. I, fasc. 140 — 11. ZALj, Reg. I, fasc. 78. — 12. Poseben ovoj spisov o Zaloški cesti v AS, Dež. glav., št. 199, ovoj Lit. S, No 3, Vol. 1. — 13. AS, Dež., glav., št. 198. — Zaloški kompanijo, ustanovljeno leta 1759, prim. še Jože Šorn, Delovanje komercialnih koncesov, Zgodovinski časopis XXIV, 1970, str. 10. — 14. ZALj, Reg. I, fasc. 36. — 15. AS, Dež. glav., št. 198. — 16. ZALj, Reg. I, fasc. 36. — 17. Kolikor ni drugače citirano temelje podatki v naslednjih odstavkih na virih ZALj, Reg. I, fasc. 140 in 141. — 18. AS, Dež. glav., št. 197.

