

Tako je bil »Novi čas« že drugič prepo-vedan. Praedicevo spričevalo Francu Vovku o tem, da obvlada — višnjegorsko in ljubljansko — slovenščino, ne samo ni nič pomagalo »Novemu času«, ampak je posredno Vovku še »škodovalo« kot kandidatu za »časnikarja« pri prvem slovenskem socialnodemokratskem listu, ki vsaj z njim kot odgovornim urednikom ni mogel več upati na dovoljenje za svoje rojstvo.

(Zaključni II. del v naslednji številki)

OPOMBE

1. D. K.: »Prvi trije slovenski socialistični listi (Bibliografski in historiografski spodrsjlaji Cvetka A. Kristana)« v »Naših razgledih« II, št. 48 z dne 18. septembra 1954, str. 9-10, in D. K.: »Prvi slovenski socialistični listi«, prav tam III, v št. 4, 5 in 6 z dne 19. februarja, 5. marca in 19. marca 1953, str. 82-83, 106-107 in 129-130. — 2. »Socialistično gibanje v Sloveniji 1869—1920«, Zgodovinski arhiv Komunistične partije Jugoslavije, V. tom, Beograd 1951, str. 5. — 3. Po poročilu v dunajski »Gleichheit« (= Enakost), št. 17

z dne 28. aprila 1888. — 4. Predsedstveni spisi kranjske deželne vlade (v Državnem arhivu LR Slovenije), št. 832 iz leta 1888. — 5. Prav tam, prijavi mesečnih sestankov z dnevnim redom, št. 3026 in 3201 iz leta 1888. — 6. »Socialistično gibanje v Sloveniji 1869—1920«, prav tam. — 7. Po poročilu v »Gleichheit«, št. 8 z dne 22. februarja 1889, in po poročilu vladnega komisarja v predsedstvenih spisih... št. 390 iz leta 1889. — 8. »Gleichheit«, prav tam. — 9. Predsedstveni spisi... št. 390 iz leta 1889. — 10. Prav tam, št. 434. — 11. Prav tam, št. 691. — 12. Gleichheit, št. 14 z dne 5. aprila 1889. — 13. Prav tam. — 14. Prav tam. — 15. Predsedstveni spisi... št. 750 (tu in v nadaljnjih opombah isto leto 1889). — 16. Prav tam, št. 741. — 17. »Gleichheit«, prav tam. — 18. Zagrebški »Radnički glasnik«, št. 6 z dne 30. marca 1889. — 19. Predsedstveni spisi... št. 1045. — 20. Prav tam, št. 947. — 21. Prav tam, št. 984. — 22. Prav tam, št. 1045. — 23. Prav tam, št. 1056. — 24) Prav tam, št. 1045. — 25. Prav tam, št. 984. — 26. »Gleichheit«, št. 22 z dne 31. maja 1889. — 27. Predsedstveni spisi... št. 1568. — 28. Prav tam, št. 1574. — 29. Prav tam. — 30. Prav tam, št. 1621. — 31. Prav tam.

POPRAVEK

V 1. št. letošnje »Kronike« se je v sestavek D. Kermaurjerja: »O prvi stavki in o razmerah na Jesenicah pred začetkom političnih bojev« vkradla hujša napaka na str. 5 v 2. stolpcu, 5. in 4. vrsta od spodaj, kjer mora biti »sožitje slovenskih tržanov-narodnjakov s« »poštenimi« nemškimi fužnami«, namesto: »sožitje slovenskih in tržaskih (!) narodnjakov s« »poštenimi« itd.

ZIDANI MOST V ZGODOVINI

IVAN MLINAR

I.

Ob izlivu Savinje v Savo je potujočim ljudem prav dobro znan kraj Zidani most. Naselbina je stisnjena med obrežja Save in Savinje ter strma pobočja gorskih vrst, ki spremljajo obe reki. Najbolj izrazita vzpetina je tu navpična ostra skala Klausenstein, ki štrli kvišku tik nad glavnim železniškim poslopjem ob zaključku Širskega hriba kot škrbina velikega zoba.

Zidani most je pravzaprav neznatna vas, saj ima komaj nekaj nad 300 stalnih prebivalcev; pač pa je spričo sotočja dveh rek in kot križišče cest in železnic kaj pomemben v prometnem pogledu. Prav zaradi prometne lege je imelo to sončno območje pomembno vlogo tudi v davni preteklosti.

Profesor Srečko Brodar je ugotovil, da se je v tukajšnji okolici človek zadrževal že v paleolitski dobi, ko je v jami na Njivicah pri Radečah odkril kosti jamskega medveda in izdelke človeške roke. V tej jami je bilo kostno orodje in kameni artefakti, ki so bili narejeni iz surovega naravnega materiala.<sup>1</sup>

Na naselitev tega ozemlja pred prihodom Rimljanov kaže vrsta najdb, ki so jih odkrili razni nestrokovnjaki, med katerimi je bil zlasti delaven Jernej Pečnik. Vloga tega kaj dobro označuje šolska kronika v Razborju, ki mu očita nestrokovnjaštvo in pohlep po dobičku. Kolikor smemo verjeti

Pečniku, je našel na hribu pri Radečah staro naselje, na več mestih v radeški okolici pa keltske grobove. V Svibnem je odkril grobišče in veliko gomilo. Več gomil je našel v gozdu pri Hotemežu in Brunku. Na mnogo grobov iz hallstattske dobe je naletel pri graščini Gomila poleg vasi Šmarčna, podobno je našel grobove tudi na Zebniku, pa prazgodovinsko gradišče nad vasjo Breg vrh hriba z imenom Gradišče<sup>2</sup>. Ni izključeno, da je bilo prazgodovinsko gradišče tudi na mestu, kjer stoji danes pogorišče gradiča Ruda pod Lisco blizu Razborja. Še višje nad vasjo Lisca pa hribček Gradec spominja na staro bivališče pred davnimi stoletji. Nedaleč od Rude je nad zaseljem Križ gozdni rob z imenom Hrastje. Tod je odkril Pečnik pokopališče z žarami in lonci, tod so pa kopali tudi domačini, ki so raznašali predmete, od katerih je našel pot v mariborski muzej le lonec s tremi grbami iz črne zemlje.

Precejšnje število rimskih kamnov, ki so jih našli v bližnji in daljnji okolici Zidanega mosta, dokazuje, da je bila ta pokrajina obljudena tudi v rimski dobi. S hribov v območju Lisce, kjer sem omenil gradišča in gomile iz keltske dobe, so trije rimski kamni. Enega so našli v zaselju Polje z napisom: »Marco Ulpio Rutiliano, Mellaei Filio praefecto suo auspiciis divi Alexandri imperatoris in Persia feliciter pugnanti, co-

hors Tauriscorum haec posuit.« Spomenik so odpeljali okoli 1840 v Gradec. Po mnenju nekaterih je dobila graščina Ruda svoje nemško ime Ruth od tega M. U. Rutiliana; menda zato je postavil bivši lastnik Rude inž. H. Uhliř pred graščino spomenik v obliki obeliska in namestil ploščo z napisom, kakor je v originalu.

Napis na grobnem spomeniku, ki je bil najden v Henini, v severnem vznožju Lisce, je R. Knabl prečital takole: »Vibius Sabinus Veteranus Legionis Vae Macedonicae annorum LXV, Publius Paulinus vi (vus)«. Ta kamen bi utegnil biti pomemben, ker je imela peta macedonska legija svoje stalno mesto v Daciji, potem pa v Spodnji Meziji. Z omembo veterana Vibija Sabina je možno, da se je kakšen njen oddelek zadrževal tudi na naših tleh.

V naselju Znojile pa je zemeljski plaz 1904 odkril nagrobni kamen dvema prilet-nima ženskama Celsili in Vabiniani.

V Loku je na severni strani župnišča vzd-an kamen, ki je epigrafikom delal precej preglavic. Njegov napis karakterizira CIL kot težko čitljiv (*litteris pessimis et plene deformatis*). Pred sto leti sta se bavila z njim Wilmanns in R. Knabl. Končno ga je razvozljaj B. Saria in tekst objavil v »Antike Inschriften aus Jugoslawien«. V napisu je navedenih več imen roditeljev in otrok. Spomenik je važen v etnografskem pogledu. Med imeni so tudi taka, ki nimajo latin-skega zvoka, kakor Couidiomiar, Nertomar in Sur. Ta imena so gotovo keltska. Otroci teh oseb, kot Piaiis Coudomari filius, Vi-bius Nertomari filius in Antia Suri Filia, pa imajo latinska imena. Iz tega sledi, da je v tej dobi na našem ozemlju keltski živelj še obstajal, bil pa je na direktni poti v romanizacijo; rimska oblast in kultura sta si že prisvajala keltsko mladino. Knabl postavlja ta spomenik v II. stoletje. Obravnavani spomenik je bil najden v Čelovniku nad Loko. Od tod je potekal še en kamen z napisom »Secio Maximi filius annorum IX«, ki se je pa izgubil.

Posebno važni so votivni kamni pri loški podružnici Sv. Jurij na Polju tik ob želez-niški postaji Breg, dalje v Radečah, pa na Savi — vasici nasproti železniške postaje Hrastnik na desnem bregu reke Save.

Pri cerkvi sv. Jurija sta v stebrih ob vhodu na pokopališče vzdana dva rimska votivna kamna, katerih napisov pa ni mo-goče brati, ker leži napisna stran v notra-njosti zidu. Napis je prebral sredi XVIII. stol. loški župnik Ivan Gajšnik in ga za-pisal v »Compendiosa totius archiparochiae

Tyberiensis topographia«. Oba napisa je obrazložil B. Saria. Po njem se glasi napis v kamnu severnega stebra: »Savo et Adsal-lutae Caius Memmius VSLM«. Tekst v juž-nem stebri pa piše: »Adsallutae sacrum Lucius Servilius Eutyches (?) cum suis gu-bernatoribus votum solvit libens merito.« Oba spomenika sta posvečena vodnim bo-žanstvom, eden Savus-u in Adsaluti, drugi samo Adsaluti.

Na cerkvi v Radečah so vzdani trije rim-ski spomeniki, dva grobna in eden votivni. Slednji naj bi bil po Mantuaniju s tekstom »Savo et Atranti C(aius) J(ulius) J(ustus) V. S. L. M.« posvečen Savusu in Atransu, vodnemu božanstvu in zaščitniku suhozem-ne ceste čez Trojane. Po Mantuaniju so za-čeli šteti miljnike ob cesti, ki je vezala Trojane s Celejo in šla mimo Radeč v Ne-viodunum in dalje na vzhod, na Trojanah, zato je bilo božanstvo Atrans spoštovano tudi v Radečah. Drugače Saria. Kjer je Mantuani videl črko r, je Saria bral s; čez tretjo črko zadnje besede v prvi vrsti je namreč kamen odkrhnjen. Po Sarii se napis ne glasi Savo et Atranti, temveč Savo et Atsalutae.

Zahodno od vasice Save pri Hrastniku, kjer šumi Sava skozi Belo slapovje, je pod peščeno rižo Škarje majhna planota, na kateri so našli več rimskih kamnov. Od teh so trije posvečeni Adsaluti, eden Savusu in Adsaluti, eden pa Savusu. Zadnji je bil vzi-dan v železniško škarpo pod postajo v Hrastniku, kjer sta bila vzdana še dva druga rimska kamna. Na enem napis ni bil čitljiv, o drugem pa piše Knabl, da je dal neki barbarski nadzornik proge na njem izbrisati napis in ga je namestil kot na-grobni spomenik na širškem pokopališču.<sup>3</sup>

Vsi zgodovinarji, ki so se ukvarjali s pro-učevanjem teh spomenikov, so si edini v tem, da je Sava tudi v rimski dobi služila plovbi. Med temi kotlinami, v katerih so bila tri važnejša rimska mesta, Emona, Ce-leia in Neviodunum, se dviga razsežna gor-ska gmota, ki jo presekata dve pomembni reki, Sava in Savinja. Sava spaja Ljubljansko kotlinino s Krškim poljem, kjer je bil Neviodunum, Savinja pa Celeio in Savinj-sko dolino s Krškim poljem. Sicer reki nista bili edina prometna pot. Emona je vezala z Neviodunom cesta čez Dolenjsko, s Celeio pa čez Trojane. Vendar imamo dokaze, da je bila razvita tudi plovba. Brodarji so postavljali zaobljubne kamne rečnim božan-stvom za srečno prestano vožnjo. Največ votivnih kamnov je bilo najdenih pod Škar-jami blizu Belih slapov, kjer je bila nevar-

nost največja. Ker so že na omenjeni planoti pod Škarjami izkopali precej opeke in rimske novce, bi mogli sklepati, da je tam stalo majhno svetišče, kamor so dedikanti postavljali votivne kamne. Da so votivne kamne dajali čolnarji, nam pove napis s Sv. Jurija, po katerem je izpolnil zaobljubo Eutyches s svojimi krmarji (cum gubernatoribus). Zaobljubljali so se Savusu in Adsaluti, obema ali samo enemu. Da je Savus reka Sava, obenem pa tudi njeno božanstvo, je znano. Kaj pa je Adsaluta? Ker se omenja v zvezi s Savusom, smemo

plovbo. Ob tej priliki so našli več rimskih novcev. Dva od teh sta prišla v roke dr. Kohna v Gradcu; po njem poteka eden iz dobe republike, drugi je iz časa cesarja Galijena (254—268). Domneva, da je bil tu »pons flumini impositus«, je bila torej potrjena. Vsiljuje se vprašanje, kod je vodila rimska cesta, ki ji je služil ta most. Logično bi bilo, da je šla na desni strani Save skozi današnje Radeče in naprej ob Savi navzdol. S tem v skladu bi bila tudi prvotna Mantuanijeva domneva, da je bil kraj na mestu današnjih Radeč naseljen že v rimskem



Pogled na Zidani most (posnetek izpred II. svetovne vojne)

misлити, da je tudi to neko rečno božanstvo, verjetno nekega Savinega pritoka, posebno ker je dedikant Lucius namenil svojo zahvalo samo Adsaluti. Ker najdemo ime Adsaluta le tukaj blizu izliva Savinje, je mariborski profesor Müllner sklepal, da je Adsaluta Savinja, dedikanti so pa bili verjetno Celjani<sup>4</sup>.

Obe reki se združita pri današnjem Zidanem mostu v kraju, ki je postal pomemben zaradi združitve obeh rek. Ta točka je postala zaradi sotočja križišče rečnega prometa med rimskimi mesti Celeia, Emona in Nevioudunum. Vse do današnje dobe je ostalo to nespremenjeno, samo da se je promet z vode prestavil na kopno, rečno strugo so pa nadomestile ceste in železnice.

Od kod pa ime Zidani most? Müllnerjevo domnevo, da je bil tod že v rimskem času most, je potrdila informacija, ki mu jo je dal 1873 zidanmoški poštni oficial Nost. L. 1834 se je namreč pokazal ob izredno nizki vodi na kranjski strani star mostni podpornik, ki so ga razstrelili, ker je oviral

času, zakaj tako blizu izliva Savinje v Savo in mosta čez Savo so morale biti tod vsaj taberne in »praetoria«. Kasneje sicer je zastopal Mantuani v razpravi Trije neznani rimski spomeniki (GMS, 1913) drugo mnenje, da namreč rimska cesta ni šla skozi Radeče, temveč po štajerski strani do Krškega, tam pa čez Savo v Nevioudunum in naprej v Siscijo. Toda če bi bila rimska cesta res speljana ob levem bregu Save, bi most čez Savo ne imel smisla. V tem primeru bi moral biti zgrajen most čez Savinjo, o čemer pa ni sledu, pa tudi sicer ni na štajerski strani, ki je bila tod še v začetku XIX. stoletja neprehodna, nobenega sledu.

## II.

Iz srednjega veka imamo zanesljiva poročila za Zidani most in njegovo bližnjo okolico šele iz srede XIII. stoletja dalje. Iz takratnih listin je razvidno, da je stal tedaj tu most, utrdba Klausenstein in pa cerkev sv. Egidija.

Stari rimski most je propadel če ne prej vsaj v dobi preseljevanja narodov. Srednjeveški most je stal mogoče prav na temeljih rimskega mostu. Inž. Heider, ki je zgradil prvi železniški most v tem kraju in vodil dela pri gradnji postaje, pravi, da so naleteli ob Savi na ostanke močnega in masivnega zidu, ni pa bilo nič tako oblikovanega, da bi lahko trdil, da je bil mostni opornik. Gradnja srednjeveškega mostu je v zvezi z Babenberžani, ki so postali 1192 štajerski vojvode in so imeli ob Savi in Savinji lastno imetje z upravnim in cerkvenim središčem v Laškem. V njihovi posesti je bila zelo važna prometna dolina, ki je vezala njihova lastna imunitetna zemljišča med seboj in omogočala dohod na ozemlja tujih dinastov južno od tod. Zaradi lažjega prehoda čez reko je dal zgraditi vojvoda Leopold VI. Babenberški 1224 srednjeveški most, ga primerno zavaroval ter mu dal nekatere privilegije. V spomin na ta dogodek je dal kovati tako imenovani mariborski pfenig. O nadaljnji usodi mostu vemo le, da je bil okoli 1442 porušen.

Babenberška posest je ob Savi segala do bližine Sevnice, ki pa je bila že v salzburških rokah. Babenberški so bili v tem predelu gradovi Ruckenstein ob Mirni, Žebnik, Radeče in nam že znani Klausenstein s svojim zaledjem v Širju ter vasi v območju teh gradov. Širša okolica v smeri Dolenjske je bila večji del v rokah drugih velikašev, kakor Višnjegorskih in Svibenjskih, ki so imeli svoje podložnike vse tja do Stične in Temenice. Na postojanki Novi grad (Erkenstein), na južnem slemenu nad Savo, pa so bivali ministeriali krških škofov. Babenberžani so po razmeroma kratki dobi izumrli (1246) s Friderikom III. Bojevitim.

Po izumrtju teh so prišli naši kraji v oblast češkega kralja Otakarja II. Ta je prisilil zadnjo Babenberžanko Agnezo, vnučkinjo Leopolda VI., vdovo po koroškem vojvodi Ulriku III. Spanheimskem, da se je pred sklenitvijo drugega zakona z grofom Ulrikom Vovbrškim odrekla vsem babenberškim alodom in vsemu zemljiškemu imetju na Koroškem (1270). Za odpoved se je morala zadovoljiti z letnim užitkom 962 srebrnih mark iz dohodkov štirih šefonatov v Laškem in v Žalcu ter z dajatvijo raznih gradov, med katerimi so v naši bližini navedeni Laško, Freudeneck pri Laškem, Sachsenwart pri Preboldu in Klausenstein. Pzmagi Rudolfa Habsburškega nad Otakarjem (1278) je grofica Agneza proglasila izsiljeni sporazum s češkim kraljem za neveljaven in zahtevala od Rudolfa odstop njej

pripadajočih dežel in posestev. Do poravnave je prišlo 1279, ko je bila Agnezi priznana letna renta 6000 srebrnih mark, ki jih bodo dajali tudi dohodki gradov Laško, Freudeneck, Sachsenwart in Klausenstein<sup>6</sup>. Zidani most je s svojo utrdbo tako prišel v upravo koroških Vovbrških grofov, ki so imeli na slovenskem Štajerskem že razsežna posestva s središčem v Celju. Vovbrški so se tako ob Savinji prerinili v dolino Save, vendar so imeli na območju teh gradov le dohodke, upravo, sodstvo in lovske pravice, viteška posadka v gradovih pa je ostala v rokah habsburškega deželnega kneza. S tem je bilo preprečeno izoblikovanje samostojnega vovbrškega teritorija<sup>7</sup>.

Ko so izumrli Vovbrški (1322), so po desetletni borbi dobili njihovo premoženje lastniki gradu Žovnek v Savinjski dolini (1333), poznejši celjski grofje. Še bolj kot njihovi predniki so Žovneški težili za tem, da bi razširili svoje ozemlje. S Habsburžani so bili v začetku v dobrih odnosih. Pomagali so jim v boju z Luksemburžani na Češkem in z Anžuvinci na Ogrskem. Za pomoč v vojni, ki je bila cenjena na 870 mark, in za jamstvo nekega dolga v znesku 900 oglejskih mark, je dobil Friderik Žovneški od vojvod Albrehta in Otona 1336 v posest gosposčine Laško, Freudeneck, Klausenstein in Radeče za tako dolgo, dokler ne bo dolg poravnal, t. j. do izumrtja rodbine<sup>8</sup>. Gospodarji Celja so torej tako že drugič dobili v posest Zidani most in okolico.

Sto let kasneje pa je prišlo med Celjskimi in Habsburžani do hudega spora, iz katerega se je razvila dolgotrajna vojna med obema rodbinama (1437—1443). Tedaj je plenil poveljnik celjskih čet, češki najemnik Jan Vitovec, habsburško ozemlje in rušil gradove njihovih zaveznikov, krških škofov. Zavzel je tudi krško postojanko Novi grad med Radečami in Boštanjem. Zanimivo je, da se naselbina poleg razvalin starega gradu še danes imenuje Vitovec. Verjetno je celjska vojska imela pri obleganju gradu na tem mestu svoje taborišče, ljudstvu se je pa njen razbojniški poveljnik tako vtisnil v spomin, da je ta kraj dobil po njem ime.

Klausenstein se po letu 1336 ne omenja več. Pač pa pravi Celjska kronika, da so dali celjski grofje porušiti nek stolp pri Radečah. Ta stolp je brez dvoma Klausenstein. To se je zgodilo v času Vitovčevih bojnih pohodov okoli leta 1442, ko so porušili tudi most. V vojni med Celjani in Habsburžani je dal namreč grof Friderik

porušiti tudi nekaj svojih gradov, kakor Vojnik, Šoštanj in Katzenstein v Šaleški dolini, da ne bi prišli v roke sovražniku in mu služili za oporišče. Le tako je mogoče dati pojasnilo, zakaj so Celjani sami uničili tako važno postojanko, kakršna je bila most čez Savo z utrdbo Klausensteinom.

Prirodno zaledje Klausensteina je bilo že v oni dobi Širje. To je prijetna, od hribov zavarovana kotlina, v kateri so bila polja, travniki in gozdovi, s čimer so bili dani vsi pogoji za grajsko pridvorno gospodarstvo. Kakor je imel Klausenstein obrambno nalogo, tako je bilo Širje njegovo ekonomsko dopolnilo. Tu so se stekale tudi dajatve podložnikov, saj je bil to sedež šefonata. Ko je Klausenstein izgubil pomen in celo izgubil s površja, je obdržalo Širje svojo vlogo v fevdalnem gospodarstvu. Dobilo je svojo graščino, ki je kot gosposki dvor nadomestila nekdanji viteški Klausenstein.

Ko so izumrli celjski grofje (1456), je njihovo premoženje prišlo v roke Habsburžanom, s tem pa so dobili nazaj tudi gosposčine ob Savinji in Savi ter jih obdržali tako dolgo, dokler jih niso v denarni stiski zastavili, nato pa prodali drugim ljudem, ki so bili denarno močnejši od avstrijskih vladarjev.

Poleg gradov so imele v srednjem veku važno vlogo tudi cerkve. V južnem delu laške gosposčine je ustanovil vojvoda Leopold VI. Babenberški 1208 drugi samostan v Jurklostru in ga bogato obdaril. Istega leta je bila zgrajena tudi cerkev v Loki pri Zidanem mostu, iz iste dobe pa je gotovo tudi cerkev sv. Egidija pri mostu ob izlivu Savinje v Savo. V loški cerkvi še danes lahko beremo napis: »Anno 1208 a Leopoldo cognomento Glorioso, Duce Austriae et Styriae, templum isthoc Divae Helenae sacrum unacum parochia erectum et fundatum est«. Na severni steni ladje sta še danes vidna portreta vojvode Leopolda VI. in njegove žene Teodore z napisom: »Leopoldus cognomento Gloriosus, dux Austriae et Stiriae, Helenae reginae Hungariae filius«. Pod sliko vojvodinje pa je napisano: »Theodora Manuelis Comneni Graecorum imperatoris filia, coniunx Leopoldi«. Na južni steni prezbiterja je bila nekdanj slika cesarja Konstantina z napisom: »Constantinus Imperator, divae Helenae filius«.

Po imenu patrocimija sodeč je dal vojvoda to cerkev zgraditi v spomin svoje matere Helene. Iz slik in napisov v cerkvi bi lahko sklepali, da je hotel Leopold s to cerkvijo proslaviti tudi svoje rodbinske

zveze s Carigradom. Njegova žena je bila hči bizantinskega carja Emanuela Komnena. V svoji krščanski vnemi se je ustanovitelj spomnil tudi davnega prednika svojega tasta na bizantinskem prestolu, za krščanstvo zaslužnega cesarja Konstantina, čigar mati Helena je kot svetnica v oltarju. V loški cerkvi sta torej prikazani babenberška in bizantinska slava, saj je sam Leopold VI. nosil pridevek »Slavni«.

Kljub temu, da omenja napis iz 1208 istčasno ustanovitev cerkve in župnije, loški duhovniki vse do konca XVIII. stoletja nimajo naslova župnik, ampak so le vikarji, podrejeni pražupniji v Laškem. Pač pa se omenja naslov župnik včasih pri duhovnikih Egidijeve cerkve Pri mostu.

O postanku te cerkve ne govori nobena listina. V loškem župnišču sta ohranjeni še dve risbi, kopiji iz Gajšnikove topografije, ki prikazujeta njeno zunanost. Ignac Orožen, ki jo je v zadnjih letih njenega obstoja tudi lahko videl, pravi, da so v njej dobro opazni znaki romanskega sloga in postavlja njeno zgraditev na konec XIII. stoletja ali najkasneje v začetek XIII. stoletja. Kakor vse kaže, je dal zgraditi cerkev sv. Egidija Leopold VI., ko je že malo prej to postavil most in ga zavaroval z utrdbo, saj je sicer v tej soteski težko zamisliti potrebo po cerkvi. Plemiško lastninska cerkev Pri mostu nastopa v listinah kot kapela s stalno nameščenim kaplanom, ki je imel vse pravice župnika. V listini iz 1269 se omenja »capellanus de Ponte« pred loškim vikarjem, kar znači, da je pomenil zidanmoški kaplan v hierarhičnem pogledu več kot vikar v sosednji Loki.<sup>9</sup>

Teritorij, ki je pripadal zidanmoškemu duhovniku, ni bil posebno velik. Gotovo je obsegal ozemlje na obeh straneh Savinje, na desni strani Save del današnje radeške župnije, pa levi breg Save do Slapa. Da je spadala takrat vinorodna naselbina Slap v današnji loški župniji pod skrbstvo duhovnika Pri mostu, dokazuje dejstvo, da je moral pogostiti župan ali gornik s Slapa tedaj, ko Egidijeva cerkev ni imela več stalnega duhovnika, mašnika, ki je prišel maševati k sv. Egidiju.

Duhovniku cerkve sv. Egidija je pripadala desetina v Trbovljah in v tamošnji okolici, na Slapu pri Loki, na Novem gradu, razen tega je pa imel še male služnosti v Loki. Po kasnejših podatkih je užival tudi posestvo dveh hub. Patronat nad kapelo so imeli prvotno seveda njeni ustanovitelji Babenberžani, kasneje pa njihovi dediči in nasledniki. Izrecno se omenja kot patron

tudi vojvoda Henrik Koroški, ki je po smrti kaplana Witigona 1331 predlagal patriarhu za novega kaplana Jakoba da Pavia in dal ob tej priložnosti cerkvi neke privilegije. Ta investicijska listina dokazuje, da je obdržal Henrik patronat nad Egidijevo cerkvijo tudi po 1311, ko je z izročitvijo Savinjske pokrajine tu in onstran Save Habsburžanom prenehala oblast goriško-tirolskih grofov na ozemlju ob Savinji in Savi. Papež Martin V. je izročil 1423 patronat nad to cerkvijo celjskemu grofu Frideriku II., ta pa ga je med 1423 in 1432 prepustil kartuzijanom v Jurkloštru potem, ko je po resignaciji duhovnika Petra Nikolaja da Luna postalo mesto vakantno. Čeprav je bila Egidijeva cerkev inkorporirana Jurkloštru, še dolgo ni izgubila stalnega duhovnika; obdržala ga je vse do začetka XVIII. stoletja. Toda dohodke od cerkve, desetino in pridelke od dveh hub, je sedaj spravljal jurkloštrski oskrbnik, kaplan je bil pa navezan na kartuzijane, ki so mu dajali tako malo, da je le s težavo shajal. Tako je cerkev sv. Egidija eksemptnost sicer de iure obdržala, toda njena samostojnost je bila le še formalna. Istočasno je pa postal loški vikar župnik, a 1426 je bil vrh tega še ustanovljen vikariat v Radečah, ki je bil podrejen župniku v Loki.

L. 1591 je prišel Jurklošter z vsem svojim premoženjem v last jezuitov, s čimer je pripadla borbenemu redu tudi cerkev svetega Egidija in njena posest. Odnosi med župnikom v Loki in jurkloštrsko upravo na Zidanem mostu pa niso bili vedno pristržni. Ko je sestavljal župnik I. Gajšnik svojo pomembno topografijo laške nadžupnije, je obiskal tudi cerkev sv. Egidija, da bi jo popisal. Jurkloštrski oskrbnik Maksimiljan de Maurisberg in cerkveni ključar Janez pa mu nista dovolila stopiti v cerkev; tako si je mogel Gajšnik ogledati notranjost le skozi zamrežena okna. L. 1773 je bil jezuitski red razpuščen, njegovo premoženje v Jurkloštru pa je bilo s cerkvijo na Zidanem mostu izročeno študijskemu fondu. V zvezi s posegom cesarja Jožefa II. v cerkvene zadeve je bilo 1784 predlagano, da se z mnogimi drugimi cerkvami opusti tudi Egidijeva cerkev. Cerkev, katere premoženje je bilo 1807 ocenjeno na dobrih 500 goldinarjev, je bila skupaj z nekdanjim pokopališčem prodana kranjskemu navigacijskemu fondu, premočnine so pa dobile razne druge cerkve, med njimi tudi sv. Jurij v Polju in Razbor. Dne 25. novem. 1808 jo je laški nadžupnik Simon Fürpass eksektriral, s čimer je bila prepuščena svetnim namenom. S

francosko okupacijo (1809) je cerkev zopet pripadla avstrijskemu erarju, ki jo je skupno z vrtom (prejšnjim pokopališčem) 1811 prodal za 424 goldinarjev c. kr. bančni administraciji. Nekdanja cerkev naj bi služila za carinarnico; kasneje je bilo poslopje preurejeno v skladišča za potrebe idrijskega rudnika. Skladišče je 1824 kupil zidarski mojster Anton Tessitorij iz Laškega, a ga je takoj nato prodal za 300 goldinarjev Antonu Jeretinu iz Celja. Ta je poleg cerkve postavil gostilno. Oboje je kupil 1826 na licitaciji Maks Posch, l. 1847 pa od njegove vdove Terezije Posch podjetje za gradbo južne železnice, ki je 1848 cerkev porušilo.<sup>11</sup>

### III.

Če se ima Zidani most in njegova okolica zahvaliti za svoj razvoj v davni preteklosti važni prometni legi, je njegov pomen tem bolj zrastel v novejšem času. Tod je bilo važno oporišče za plovbo z ladjami po Savi, ki je bila kaj živahna v času pred železnico, saj je bila to še vedno najlažja pot skozi našo deželo. Po Savi so vozili predvsem žito iz Hrvatske, vino iz okolice Brežic, Vidma in Krškega, iz Slavonije pa hrastove hlode za ladje v Trst. Na desnem bregu Save je bila vlačilna pot, katere ostanki so ponekod še danes dobro ohranjeni. Čolne so prvotno vlačili ljudje z vrvjo čez ramo, kjer je bilo pa obrežje zelo navkreber, je dobil gospodar ladje pri kmetih kak par volov na pomoč. Mladenice, ki so vlačili ladje, niso jemali k vojakom. Kasneje so uporabljali za vlačenje le vole. V ladje, ki so nosile 800 mernikov pšenice, so vpregli po štiri pare, za tiste z 2000—2400 mernikov pa 6—7 parov močnih volov. Ob progi so bile postaje za prepreganje in to v Boštanju pri Planincu, pri Mitovšku na Praprotnem, pri Trebežniku pod Mostovskim slapom pri Zidanem mostu, pri Belem slapu, Prusniku itd. Sode za vino so pošiljali navzdol kar brez ladij. Po 6—12 barižel, kakor so te sode imenovali, so zvezali skupaj, nanje je sedel mož in krmaril. Še od svojih staršev sem si zapomnil pripovedovanje, kako se je razlegalo vpitje gonjačev in odmevalo pokanje bičev po dolini.

Te prometne zveze po Savi se je posluževal med drugimi tudi v izdatni meri idrijski rudnik, ki je pošiljal velike količine svojega blaga na vzhod, v Zagreb in naprej v Zemun. Iz nekega akta je razvidno, da je bilo 1585 naročeno državni komori, da izda upravi idrijskega rudnika dovoljenje za dobavo 50—60 volov in po-

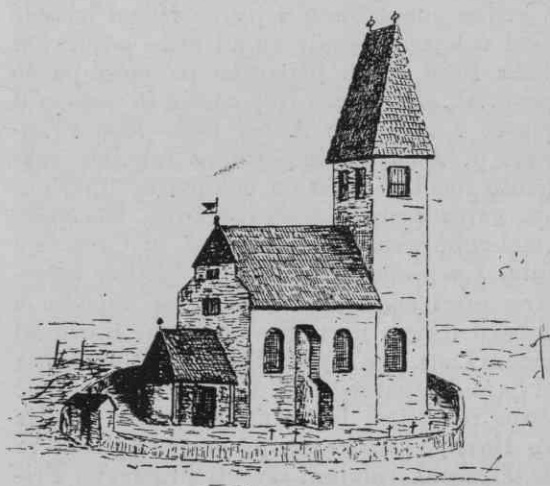
trebnega lesa iz gozdov loške gosposčine za dobo 3 let. Les so potrebovali brez dvoma za izdelovanje ladij, vole pa za vlačenje ladij proti vodi. Prav zaradi tega prometa je dobil idrijski rudnik v začetku XIX. stoletja svoje oporišče na Zidanem mostu. Da je bil promet po Savi nevaren, kaže dogodek 18. nov. 1805, ko se je potopila zaradi hudega viharja in snežnega meteža med Zagorjem in Radečami idrijska ladja, natorvorjena z 250 q živega srebra in cinobra, pred Zagrebom pa še druga s težo 150 q tovara. Promet po Savi je bil tako živahen, da so mislili celo na poskusno vožnjo poštnih ladje od Ljubljane do Siska, kot je razvidno iz akta, ki ga je objavil Aškerc v Carnioli 1913. Vendar do realizacije ni prišlo. Saj bi trajala vožnja v ugodnem primeru od Ljubljane do Zagreba 3 dni, do Siska 5 dni, od tam nazaj pa 14 dni.

Promet po suhem je bil takrat kaj slabo urejen. Pred letom 1826 je vodila kopna zveza iz Laškega v Sevnico čez strm hrib Sv. Kristofa in od Verteč navzdol k Savinji; pred Rimskimi Toplicami se je cesta spet dvignila v precejšnjo višino in šla čez grmado do bližine Zidanega mostu, kjer se je spet spustila k Savinji. Na Zidanem mostu se je bilo treba prepeljati z brodom na kranjsko stran, od koder je šla cesta skozi Radeče mimo Hotemeža in Gomile v Boštanj. Pri Teriški vasi je moral popotnik spet z brodom na Štajersko in od tod v Sevnico. Druga, še težja pot je vodila iz Laškega čez hribe v Jurklošter, od tam pa ob gori Lisci v Sevnico. Neugodnosti teh težavnih poti so bile v gospodarskem in trgovskem pogledu že dolgo poznane. Najteže se je to občutilo, ko je bila Kranjska pod francosko okupacijo. Že čez Grmado ni bilo mogoče priti z vozom, naloženim s tovorom 10 q; na Zidanem mostu je moral voznik čez Savo in po triurni vožnji po francoskih tleh, je moral priti spet nazaj na avstrijsko ozemlje. — Od Loke do Vidma in Krškega sta vodili dve nadvse težavni poti, ena mimo Lisce, kjer se je priključila na že omenjeno iz Laškega, ena pa čez Jurklošter v Podsredo. Na tej poti ni bilo mogoče peljati tovara 10 q z dvema konjema brez priprege. Celjsko okrožje na jugu ni imelo na več kot 12 ur dolgi razdalji od Trbovelj do Vidma nobene praktične komunikacije, razen plovne Save ob meji. Zdrav razum je veleva, da bi bila cesta ob strmih bregovih Savinje od Laškega do izliva Savinje nadvse potrebna in tudi izvedljiva. Kot je našel poročilo v zapisnikih nekdanji zakupnik laške gosposčine Ignac Uhl, se je že

1778 govorilo o graditvi ceste do Zidanega mostu in sicer s pomočjo tlake in z denarnimi prispevki gosposčin, zaradi česar pa ni prišlo do izvršitve te zamisli.

L. 1778 je predlagal inž. Holzbauer cesto od Laškega čez Rimske Toplice in Grmado na Zidani most, od tam, pa čez Radeče, Št. Janž in Mokronog v Novo mesto. Cesta bi imela v vojaškem oziru velike prednosti, ker bi bila mnogo krajša kot pa iz Celja čez Ljubljano v Novo mesto. Tudi ta projekt je ostal v aktih. Ko je bila Kranjska še pod Francozi, je potoval nadvojvoda Ivan 1811 ob Savi in uvidel potrebo po zgraditvi ceste ob Savi od Loke do Zidanega mostu, od tam pa ob Savinji tako, da bi se obšla Grmada; okrožni komisar Baltazar Zirenfeld in inž. Münzel sta dobila nalogo vse potrebno pripraviti. Tudi tokrat se je pojavilo toliko težav, da je ostala izvedba le pobožna želja.

Srečno naključje je končno nepričakovano dovedlo do ugodnega rezultata. Spomladi 1815 je potovala od Save po Savinji navzgor do Celja komisija, obstoječa iz zastopnikov štajerske in kranjske dežele, ki ji je bil dodeljen od celjskega okrožja takratni okrožni načelnik Jožef Mayerhoffen. Komisija naj bi ugotovila, kako napraviti Savinjo plovno za večji promet. Spričo preračunane vsote 300.000 goldinarjev je pripomnil eden od komisarjev, da bo tako izvršitev težko doživel kdo od komisije in da bi bilo bolj pametno zgraditi na obrežju Savinje, ob kateri bi bila že tako potrebna vlečna steza, vozno cesto, kar bi bilo lažje in hitreje izvedljivo. Predlog je bil sprejet. Še isto jesen so začeli z delom. Po 110 delovnih dneh je bila cesta od La-



Skica cerkve sv. Egidija iz let 1740—1747, posneta od južne strani

škega do Zidanega mostu gotova. Stala je 32821 gld. 15 kr. Dne 15. avg. 1816 je bila slovesno odprta. Med Rimskimi Toplicami in Zidanim mostom, kjer je visoko skalovje segalo prav v Savinjo in je bilo delo najtežje, so namestili marmorno spominsko ploščo, ki so jo oskrbeli laški tržani na svoje stroške. Napis na plošči se glasi: Diese Strasse wurde unter der glorreichen Regierung seiner Majestät Franz I, unter der Landesverwaltung seiner Excelenz Christian Grafen von Aichold, unter dem Kreisverweser und k.k. Kämmerer Joseph von und zu Mayrhoffen, durch Mitwirkung der steiermärkischen Herren Stände gebaut von den Bezirken Cilli, Tüffer, Geyrach, Laak, Oberlichtenwald und Reichenburg MDCCCXVI.

Nadaljnje delo, ki je zahtevalo zgraditev mostu čez Savinjo in podaljšek ceste do Loke, je izdatno podprl nadvojvoda Ivan, ki se je osebno udeležil sej v Sevnici in na Zidanem mostu. L. 1823 je bila cesta od Zidanega mosta do Loke gotova, nato so začeli graditi most po načrtu okrožnega inženirja Friderika Bylofa, ki je tudi vodil dela pri gradnji. Ko so bili loki že skoro gotovi, je Savinja nenadoma tako narasla, da je odnesla loke in se dvignila še 6 čevljev nad projektirano višino mostu. Zaradi zvišanja podpornikov je bilo delo gotovo šele 1826. S tem je dobil Zidani most po stoletjih spet most, toda ne več čez Savo nego čez Savinjo. Stal je 30.820 gld. 42 krc. Graditeljem mosta so postavili kar dva spomenika. Na desni strani ob križišču cest je bil postavljen okusen okrogel paviljon na štirih stebrih z doprskim kipom nadvojvode Ivana iz litega železa z napisom: Johanni archiduci Austriae benefico salutari pontis viaeque novae auctori providissimo incolae agri celejensis grati animi erga posuerunt 1826. Pred levim privozom na most pa so postavili kip Janeza Nepomuka in namestili ploščo z napisom: Annis 1825—1826 Francisco I. Austriae imperatore feliciter regnante incolae agrorum celejensis, tiberiensis, gairacensis, lichtenwaldensis, laacensis, raichenburgensis et rannensis, ut Croaciam inter Carnioliam Styriamque facilius terrestri esset commeatus, communi impedio a Tiberii terminis juxta Savi Sanique litora ad vicum Laak per septemdecim passuum milia et Sanno flumine ponte lapideo juncto hanc viam rotabilem fecerunt, Francisco comite ab Hartig, provinciae praeside, Balthasaro de Zirnfeld, celejami circuli praefecto, Friderico Byloff totius operis architecto et curatoribus; Joannae Haendl de Rabensperg

et Ignatio Uhl. Ave viator Utere felix et vale.<sup>12</sup> Nadvojvodov kip so 1918 ob razsulu Avstrije odstranili in shranili v kletnih prostorih ondotne šole. Med zadnjo vojno pa so bombe porušile šolo in pod ruševinami pokopale nadvojvodov kip; razrušile pa so tudi paviljon, kjer je bil kip prej nameščen. Spomenik Janeza Nepomuka, zaščitnika mostov, je stal še do jeseni 1949, vendar poškodovan zaradi bombardiranja.

Z železnico se je začela za Zidani most nova doba. Za nadaljevanje železnice iz Celja proti Ljubljani so vzeli graditelji v poštev dve varianti. Eno ob Savinji in Savi, drugo vzdolž velike ceste skozi Savinjsko dolino in čez gorski hrbet, ki loči Savinjsko dolino od Ljubljanske kotline. Čeprav je bila trasa ob Savinji in Savi dražja, so se odločili zanjo, ker je strmec ugodnejši in zato obratovanje cenejše. Za to smer so govorila tudi ležišča rud, zlasti premoga, obenem so pa predvidevali zvezo s Hrvatsko, ki je železnici takoj zajamčila 1 milijon stotov tovara letno, ki je šel do tedaj po vodi v Ljubljano. Tako je bila železnica izpeljana skozi Zidani most. Z graditvijo so začeli na tem odseku 1845. Na Zidanem mostu so bile takrat štiri hiše z gospodarskimi poslopji, ki so jih vse podrli razen enega. Edino poslopje, ki je ostalo, je zgoraj omenjena gostilna, ki je stala poleg Egidijeve cerkve. Pri nasipavanju so jo zasuli do prvega nadstropja, dozidali in preuredili v službene namene železnice. Nekaj časa je bil v njej brzojavni urad, nato pa šola, zaradi česar se imenuje poslopje, ki je sicer označeno po zadnjem lastniku kot Pošetova hiša, tudi stara šola. Odkar je dobil Zidani most novo šolo, služi poslopje, ki mu bombni napadi niso prizanesli, za stanovanjske namene železničarjev. Prav tam blizu je bila kašča jurkloštrske kartuzije, malo zadaj pa hlev širske graščine; spredaj, sedaj že na prostoru prvega tira, je stal kozolec. Prav na mestu damašnjega glavnega postajnega poslopja, pošte, perona in tirov je bila druga hiša s tremi gospodarskimi zgradbami, ki so bile vse že tako rekoč naslonjene na hrib. Ob pričetku železniških del je bila v tej hiši gostilna, kjer sta gospodinjala Marija Höfer v. Saalfeld in njena hči Marija Zörner. V gostilniški veži je bil na steni napis, ki je označeval najvišje vodno stanje Save, kar so ljudje pomnili. Tekst se je glasil:

<sup>12</sup>Da man gezählet siebzehn hundert Jahr und den 10. Oktober bei der Nacht war, kommt die Sau so hoch geruhen, bei der Thür ein, bei Fenster aus das End genuhmen. — 1700, renov. 1818. c



Napis je gradbenike opozoril, kako visoko stanje Sava lahko doseže; temu primerno so zato dvignili železniški nasip. — Drugi dve hiši z gospodarskimi poslopji, ena na desni, druga na levi strani Savinje, sta bili last slovenskih kmetov. Vse ostale hiše so zrastle med graditvijo železnice, oziroma kasneje.

Po načrtu inž. Pohlmyerja naj bi izpeljali železnico skozi to grlo tako, da bi premostili Savinjo na zgornji strani cestnega mosta s pomočjo poševnega mosta. Skozi hrib na desni strani Savinje naj bi izvrtali predor. Postaja naj bi bila nameščena v Suhadolu, zahodno od Zidanega mosta v smeri proti Hrastniku. Podobno je bila tudi hrastniška postaja prvotno projektirana na njivah kmeta Klembasa v smeri proti trboveljskemu predoru. Postaja je morala biti v neposredni bližini Save, ker so računali na prekladanje blaga z ladij na železnico, dokler ne bo izpeljana železnica na Hrvaško. Upoštevati pa je bilo treba tudi priključek bodoče hrvaške proge. Po Pohlmyerjevem načrtu bi bilo treba zgraditi za priključek hrvaške proge čez Savinjo še en most in dovršen del proge od Savinje do postaje v Suhadolu.

Iz ekonomskih in prometnih ozirov so se končno odločili za mesto, kjer stoji danes postaja. Načrt višjega inženirja Hoffmanna je izkoristil prostor, kjer se dolina Savinje ob izlivu nekoliko razširi; Savinjo je premostil v prostoru same postaje. Tehnična izvedba zgradbe je bila zelo težka, ker je moral biti most zaradi velike krivine poševen, zavit. Za vsak obok je morala biti izračunana posebna konstrukcija; ker je most zgrajen iz kamenitih kvadrov, je moral biti vsak kamen obdelan po naprej določenem načrtu. V most je vgrajenih 1260 kvadrov. Most, ki je stal 403.348 gld. 10kr., je bil višek tedanje tehnike in je še danes občudovanja vreden. Radij njegovega loka meri 189 m, kar je največja krivina na vsej proggi bivše južne železnice. Most je gradil po svojih načrtih inž. asistent Edvard Heider tri leta. Prva poskusna vožnja je bila na cesarjev rojstni dan 18. avg. 1849; v septembru istega leta je sledila otvoritev.<sup>13</sup>

Pri gradbi je bilo zaposlenih na stotine domačih in tujih delavcev, med katerimi je bilo mnogo Italijanov. Iz mrliških knjig je razvidno, da jih je precej pomrlo. Prebivali so po barakah in okoliških vaseh. V Šavni peči se še danes vidijo nekake kaverne, v katerih so imeli delavci svoje bedno stanovanje. Posebna delavska naselbina, imenovana Venezia (Benetke), je bila

tam, kjer stoja danes cementarna. Iz te dobe je pa tudi naselbina nad tovornim koldvorom, kjer so imeli italijanski delavci svoje barake. Naselje so imenovali Mailand (Milano). Ime se je ohranilo še potem, ko so barake pokupili železničarji in jih preuredili v hiše.

Ko je stekla železnica med Celjem in Ljubljano, je ladijski promet med Zidanim mostom in Zalogom prenehal, zato je pa postal bolj živahen med Zidanim mostom in Siskom ter Karlovcem. Na Zidanem mostu se je nastanila družba »Save Schiffart Gesellschaft«. Njene ladje, imenovane Sava, Ščuka, Sv. Martin, Marija i. pd. so nosile po 2000 dunajskih stotov; vanje so vpregali 12—14 parov volov. Blago, ki so ga na Zidanem mostu pretovarjali na vlake, so prekrbovali špediterji po ladjah in vozovih. Cesta Zidani most—Sisak je bila vedno polna voznikov. Na Zidanem mostu se je kar trlo brodnikov, voznikov, nakladalcev, železničarjev, rokodelcev in drugih delavcev. Mnogo ljudi je bilo zaposlenih tudi pri vzdrževanju ceste, obsavskega nabrežja in njegovih naprav. Ko pa so odprli hrvaško železnico Zidani most—Sisak 1. okt. 1862, je vse to nenadoma prenehalo. Kar je bilo ladij v dobrem stanju, so jih lastniki prodali na Donavo; vozniki so podobno prodali konje in vozove. Dve hiši v Račici imata še danes strop iz lesa preostalih ladij.

Zaradi prometnih zvez in bližine premoga je bil Zidani most tudi v tej dobi primeren kraj za industrijo. Rudnik bakra v Podkraju na desni strani Save, nedaleč od Zidanega mosta, ki sta ga imela nekoč v lasti Jurij Kysl in Maks Vidali, ni zapustil trajnejših sledov. L. 1852 je začela obratovati oljarna, last Tržačana Metike. Kot je značilno za začetek buržoaznega kapitalizma pri nas, je spočetka uspevala v taki meri, da ni mogla zadostiti povpraševanju. Olje so izdelovali iz repičnega in lanenega semena; vsak dan je prihajalo na postajo do 20 vagonov. Ko je pa oljarna 1912 pogorela, je niso hoteli več obnoviti, ker ni bilo pričakovati ogromnih profitov. — L. 1857 je Fr. Sartori tod zgradil še cementarno, ki je prišla kasneje v last hrvaške družbe »Zagorka«. Tovarna je obratovala do 1928, ko je prenehala z delom kot žrtev kapitalističnega gospodarstva. Takrat jo je namreč kupila Trboveljska premogokopna družba z namenom, da se znebi konkurenta; zato je obrat takoj ustavila. V novi Jugoslaviji je cementarna spet začela z delom. Last cementarne so bile tudi apnenice, ki delajo nepretrgano do danes.

Za osnovno izobrazbo maraščajočega prebivalstva je skrbela šola, ki je delovala od 1841 dalje v Širju. Poučevali so duhovniki; ker ondi tedaj še ni bilo samostojne župnije, je bil ob odsotnosti duhovnika pouk včasih prekinjen tudi za več let. Pozneje se je osnovala zasebna šola v oljarni, 1854 pa v samem kraju. Šolski prostori so bili v različnih hišah in celo po kletih. Od 1865 do 1900 pa se je vršil pouk nepretrgoma v »stari šoli«. Do 1872 so smeli to enorazrednico obiskovati le otroci železničarjev in uslužbencev obeh tovarn. Kasneje je število otrok od leta do leta tako naraščalo, da je imela šola 1928 že pet razredov. L. 1900 je dobil Zidani most lepo novo šolo, ki pa je v zadnji vojni postala žrtev bombnih napadov.<sup>14</sup>

Spričo naraščajočega prometa je postala tesnoba v postaji vse bolj neprijetna. Inženir Heider, graditelj prvega železniškega mosta, je zapisal 23 let potem, ko je stekla železnica skozi Zidani most, da je treba obžalovati, ker ni bil uresničen Pöhlmayerjev načrt s to spremembo, da bi postaje ne postavili v Suhadolu, temveč v Brišah ob Savinji. Ko je stekla železnica v Sisak, je prenehal prevoz z ladjami, postaja ob Savi torej ni bila več nujna, priključek hrvaške proge na tem mestu pa je silno neugoden. Vendar je imel inž. Heider pred očmi le prometne potrebe stare Avstrije, ko je bil glavni promet usmerjen proti Dunaju.

Naraščajoči promet s Hrvaško je narekoval potrebo zgraditi še en most čez Savinjo, ki bi direktno vezal ljubljansko progo z zagrebško. Most je bil projektiran že med prvo svetovno vojno. Vendar so izvršitev tega načrta preprečili Madžari iz bojazni, da se ne bi del prometa s proge Zagreb—Reka preusmeril čez Zidani most na Reko, oziroma na Trst. Zaradi madžarske nagajivosti je bila proga Zidani most—Zagreb sploh zapostavljena. Madžari so za zvezo z zahodom dajali prednost progi Budimpešta—Pragersko; tarife in vozni redi so bili

tako urejeni, da je prišel potnik iz Trsta v Vojvodino prej čez Budimpešto kot čez Zagreb. Na progi Zidani most—Zagreb tudi niso v dobi Avstro—Ogrske dovolili nobenega brzovlaka; toda bosanski muslimani so kljub temu potovali na hadžiluk v Meko skozi Zidani most. Navzlic madžarskemu odporu pa bi se družba južne železnice le lotila graditve drugega mosta, če tega ne bi preprečil razpad Avstrije. V Jugoslaviji je bilo treba čakati na most več kot deset let, čeprav je železnica Ljubljana—Zagreb—Beograd postala mednarodna proga prvega reda. Načrt za most je izdelal univ. prof. inž. Kasal, dograjen je pa bil 1930. Železobetonski most s tremi loki se razpenja v premi črti. Zanj je bilo uporabljenih 250.000 delovnih ur in toliko materiala, da bi z njim lahko naložili dolg tovorni vlak, ki bi segal od Ljubljane do Laškega. V zadnji svetovni vojni je most postal žrtev bomb, po osvoboditvi pa je bil kar kmalu popravljen in izročen svojemu namenu. Novi most je zelo olajšal prehod skozi Zidani most, vendar ni odstranil vseh težav te postaje, ki je preozka in se ne da razširiti. Strokovnjaki si še vedno tarejo glave, kako bi povečali propustnost tega ozkega grla. Sodobna tehnika in podjetnost novih ljudi bosta gotovo našla način, da bo to važno prometno vozlišče nemoteno služilo potrebam novega časa.

## OPOMBE

1. S. Brodar, Nova paleolitska postaja na Njivicah pri Radečah, GMS, 1935. — 2. J. Pečnik, Vojvodina Kranjska v predzgodovinski dobi. — 3. V Loki so 1935 na vrtu doma onemoglih odkopali rimski grob; okostnjak je ležal v sarkofagu iz opeke. CIL III. Knabl, MHSmk, 1853, 1854. Hoffiler-Saria, Antike Inschriften aus Jugoslawien. — 4. A. Müller, Archeologische Excurse im Gebiete der Save und Gurk, LZ1874, št. 14-6. — 5. I. Orožen, Die Vesten Klausenstein und Hohenstein, MHSmk. Das Bistum Lavant IV. — 6. Gubo, Geschichte der Stadt Cilli, str. 76. — 7. I. Orožen, Das Bistum Lavant IV. — 8. Gubo, o. d., str. 75. — 9. I. Orožen, Das Bistum Lavant IV, str. 414, 415. — 10. Beiträge zur Kunde steiermärk. Geschichte, 1870. — 11. Širska župnijska kronika. — 12. Seidl, Die Steinbrücke, Steiermk. Zeitschrift. 1856. — 13. Heider, Der Bau der schiften Brücke über den Sannfluss bei Steinbrück. — 14. Zidanmoška šolska kronika.

