

Komunalne zadeve in promet v Žireh v letih od 1945 do 1952

KOMUNALNE ZADEVE

Krajevni ljudski odbor (KLO) Žiri si je po vojni prizadeval za dvig življenjskih razmer svojega prebivalstva in s tem tudi dvig splošne blaginje. Za dosego teh ciljev je moral posebno skrb posvetiti komunalnemu gospodarjenju: graditvi naselij, zidanih in vzdrževanju stanovanjskih in drugih zgradb, preskrbi s pitno vodo, regulaciji vodnih tokov, razsvetljavi, graditvi in vzdrževanju cest, mostov, kanalizaciji, skrbi za čistočo itd.

Gradbene zadeve

Prva skrb KLO Žiri po osvoboditvi je bila namenjena spravi ruševin in popravilu med vojno uničenih javnih stavb. V ta namen je v Žireh deloval obnovitveni odbor.

Poleg tega je bila še obnovitvena zadruga. Ta je obnavljala zasebne hiše, porušene in prizadete med vojno. Zasebnih stavb je bilo veliko porušениh zlasti zato, ker so bili ti kraji blizu nekdanje jugoslovansko-italijanske meje. Zaradi veliko porušениh stanovanjskih hiš in zaradi naraščanja prebivalstva so potrebe po stanovanjih po vojni vse bolj rasle. Ljudje so si želeli zgraditi zlasti enodružinske visokopritlične in enonadstropne hiše. Da bi vodil nadzor nad zazidanimi površinami, je KLO Žiri že leta 1946 ustanovil stanovanjsko komisijo.

Načrte za stanovanjske hiše, gospodarska poslopja in razne druge gradnje so v glavnem risali zasebniki in razni mojstri. Zato so bili načrti običajno tehnično pomanjkljivi, površno izdelani, neekonomični in nepraktični. Zaračunavali pa so zanje velike vsote v denarju ali blagu. Zaradi tega je julija 1948 izšla Temeljna uredba o projektiranju (UL FLRJ št. 48, leto 1948, člen 43). Po tej uredbi so projektiranje izvajali projektantski organi in podjetja. Projektant, ki ni bil nameščenec projektantskega podjetja, je smel vzeti projekt v delo samo s posebnim dovoljenjem republiškega ministrstva za gradnje, in sicer za vsako projektantsko delo posebej. Državna projektantska podjetja so morala zato priskočiti na pomoč vsem upravičencem, ki so želeli graditi bodisi stanovanjske hiše ali razne druge zgradbe.

Na Žirovskem je v prvih povojnih letih veliko gradilo Splošno gradbeno podjetje Projekt iz Kranja. Nekaj gradenj so opravili še delavci Slovenija Projekta. Septembra 1949 pa je bilo v Žireh ustanovljeno Splošno remontno podjetje Žiri in čez slabo leto preimenovano v Krajevno remontno podjetje gradnje KLO Žiri.

Veliko težavo pri gradbenih delih je v vseh letih obstoja KLO Žiri pomenilo pomanjkanje gradbenega materiala.

Med prvimi javnimi gradbenimi deli, ki so si jih naložili, so bile gradnje Kulturnega doma, Zadrúžnega doma in Doma krajevnih odborov, nadalje še zgraditev ljudske šole in gimnazije z internatom in kuhinjo. Predvideli so tudi gradnjo kopališča, igrišča, klavnice in javnega stranišča. Že takrat, še bolj pa v letih, ki so sledila, so načrtovali in delno tudi uresničili še gradnjo raznih industrijskih objektov (Tovarna športnih čevljev), obrtnih delavnic ipd.

Kulturni dom so začeli graditi že v letu 1945. S prostovoljnim delom krajanov jim je dom uspelo spraviti pod streho že v naslednjem letu.

Ob odločitvi za zidavo **Zadrúžnega doma** je KLO razložil ljudem, da bo ta dom gospodarsko središče in središče kulturno-prosvetnega življenja kraja. S tem jim je uspelo pritegniti posameznike in množične organizacije k prostovoljnemu delu. Z delom so začeli v letu 1948, a se je kmalu zataknilo. Lastnica zemljišča, predvidenega za gradnjo doma v Stari vasi, nikakor ni hotela odstopiti ali prodati. Problem je ostal nerešen še ob ustanovitvi nove občine, leta 1952. Zato je dograditev zadrúžnega doma prišla tudi v plan za leto 1953.

Pred vojno je na območju KLO Žiri že delovala ljudska **šola**. Med vojno je bila uničena, enako tudi ves njen inventar. Po osvoboditvi so poudarili nujnost zidanja nove osnovne šole, saj so bile učilnice raztresene po vseh Žireh in niso ustrezale higienskimi zahtevam. Avgusta 1946 so začeli zbirati gradbeni material. Obenem so pozvali ljudi, naj s prostovoljnim delom čim bolj pomagajo v pripravah na gradnjo. Določili so tudi zemljišče, kjer naj bi šola stala. Pri tem pa je nastal zaplet. Lastnica zemljišča, Marija Novak iz Stare vasi, le-tega ni bila pripravljena niti prodati niti zamenjati. Zaplet se je vlekel nekaj let. Tako je bila gradnja šole izločena iz plana za leto 1947 ter tudi še iz plana za leto 1948. Vendar pa so v tem letu že končali pripravljala dela. Pripravili so tudi že načrt in zakoličili zemljišče. Z raznimi krediti in udarniškim delom so z gradnjo vendarle začeli. Gradilo je gradbeno podjetje Projekt iz Kranja. Kmalu pa se je pojavila težava z delovno silo. Sprva je bilo pri gradnji zaposlenih 22 delavcev, nato je bilo ob prvi redukciji to število skrčeno na 16, ob drugi pa na 12 delavcev. To in dejstvo, da so bili delavci večinoma stari nad 60 let, je bilo vzrok, da gradnja ni bila učinkovita. Ker je bilo premalo delavcev, primanjkovalo pa je tudi gradbenega materiala, se je gradnja poleti 1951 za nekaj časa ustavila. Ko pa so se razmere nekoliko uredile, so gradnjo nadaljevali. Vendar pa šola tudi v naslednjem letu še ni bila zgrajena. Zato so v gospodarskem planu ObLO Žiri v letu 1953 predvidevali dokončanje šole. Načrtovali pa so še gradnjo enorazredne šole v Račevi in Brekovicah.

Poleg šol so si v plan gradenj za leto 1953 zapisali zgraditev zdravstvenega in občinskega doma, gradnjo stadiona, kopališča itd.

Oskrba z vodo

Prva leta po osvoboditvi je bila oskrba z vodo na žirovskem območju slaba. Večinoma so se ljudje oskrbovali z vodo iz kapnic, vodnjakov ali iz bližnjih studencev. Za nekatere potrebe pa so uporabljali kar vodo iz večjih žirovskih

vodotokov – Sore, Račeve, Rakulka, Kozice, Osojnice, Zabrežnika idr. Poleg tega je bilo tudi nekaj zasebnih vodovodov, delovala pa sta še dva javna vodovoda, zgrajena leta 1938:

- eden za Staro vas in Žiri, ki je oskrboval 48 hiš v Stari vasi in 44 v Žireh, ter
- eden na Dobračevi, ki je oskrboval 20 hiš v vasi.

Vodovoda sta bila združnega značaja. Upravljala ju je Vodovodna zadruga Stara vas – Dobračeva. Druga naselja, kakor tudi velik del hiš v Stari vasi, Žireh in na Dobračevi, pa vodovoda niso imela.

Zaradi pomanjkljive vodovodne mreže in zaradi dejstva, da noben vodovod (ne zasebni ne javni) ni ustrezal niti higienskim niti tehničnim zahtevam, pa tudi zato, ker so bili studenci tako šibki, da so v poletnem času skoraj popolnoma presahnil, so se že v prvih povojnih letih pojavile potrebe po razširitvi starega oz. zgraditvi novega vodovoda. V ta namen je bila ustanovljena tudi Vodovodna zadruga, ki je julija 1949 prešla pod upravo KLO Žiri.

Potrebe po vodi so vedno bolj naraščale. Množila so se zasebna gospodinjstva, precej vode pa se je porabilo tudi pri raznih gradnjah. Naslednji porabnik je bila vse bolj razvijajoča se industrija, zlasti Tovarna športnih čevljev v Stari vasi. Ta je že leta 1950 zaposlovala 580 ljudi. V naslednjih letih pa je še širila proizvodnjo, zidala nove objekte in uvajala večizmensko delo. S tem je zaposlovala vse več ljudi. Zaradi pomanjkanja pitne vode so delavci pogosto zbolevali, zlasti za tifusom in grižo. S tem pa je trpela proizvodnja.

Poleg tega so konec 40-ih let gradili še novo šolo, združni dom, več stanovanjskih hiš itd. »Vodna« kriza je postajala vse večja.

6. julija 1950 je OLO Kranj na podlagi 2. člena Temeljnega zakona o sanitarni inšpekciji (UL FLRJ št. 37, leto 1948), zlasti zaradi neustreznih higienskih razmer, izdal odločbo, s katero je KLO Žiri moral vnesti gradnjo vodovoda v plan za leto 1951. V tem planu je predvidel gradnjo vodovoda za vsa naselja Žirovske kotline, ki so jih lahko zajeli v določenem višinskem pasu. Obenem so predvideli tudi potrebe za prihodnjih 50 let, zlasti povečanje prebivalstva, porast industrijskih panog, predvsem razširitev Tovarne športnih čevljev, povečanje potreb v kmetijstvu, razvoj turizma ter druge predvidene potrebe po vodi.

Najprej je Zavod za urbanizem in komunalno tehniko iz Ljubljane analiziral vse studence, iz katerih bi bilo mogoče zajeti vodo za vodovod. Težava je bila v tem, da so bili v višjih legah studenci zelo redki in šibki. V nižini pa je bilo ob robovih doline več močnih studencev, ki pa so bili prenizki in bi bilo vodo potrebno črpati. Za najprimernejšega so nato izbrali Mlinarjev studenec ob Račevi, južno od Nove vasi. Ta je dajal zadostno količino vode (70–100 l/sek) in je omogočal najugodnejše hidravlične razmere za vodovod. Okolica Mlinarjevega studenca je bila takšna, da so jo lahko po zajetju vode uredili in s tem izboljšali kakovost vode. Zavedali pa so se, da bo potrebno prečrpavanje vode na višino okoli 40 do 50 m.

Po opravljeni analizi je omenjeni zavod pripravil osnutek načrta za skupinski vodovod.

Vodovod naj bi oskrboval z vodo naselja Žiri, Stara vas, Nova vas, Dobračeva, Selo in Ledinica. Predvidevali so skupno dolžino cevi 11.360 m.

Ob izdelavi osnutka načrta so računali, da bo prebivalstvo v naslednjih 50-ih letih naraslo na 7000 oseb (leta 1950 je bilo v omenjenih naseljih 1993 prebivalcev). Za porabo vode so računali 80 do 120 litrov na osebo na dan. Predvidevali so tudi rast industrije, kmetijstva in drugih panog.

Gradnja vodovoda po predvidenem osnutku načrta je nato postala ena prvenstvenih nalog v gospodarskem planu nove občine za leto 1953.

Regulacija vodnih tokov

Nekako pri Fužinah, kjer je tekla nekdanja meja med Gorenjsko in Notranjsko, se začne dolina Sore širiti in pri Selu se ozka soteska odpre v dolino. Ta je bila zaradi vsakoletnih poplav v srednjem delu brez prave kmetijske kulture, naselja pa so bila potisnjena ob robove. Te poplave so pogosto nastopale ob velikih padavinah. Ponavadi so bile kratkotrajne, od časa do časa pa so puščale za seboj zelo hude sledove. Z regulacijo Sore, ki je bila pred vojno izvedena 200 m pod mostom, čez katerega pelje cesta Žiri–Logatec, na dolžini 1300 m, so dosegli, da sta bila ta predel in naselje samo obvarovana pred poplavami. Veliko izboljšanje v odtočnih razmerah je bilo doseženo tudi z uravnavo hudournikov Račeve, Osojnice in Meljčeve grape. Poplavam pa je bila še vedno izpostavljena vsa ravan pod izvršeno regulacijo do Sela.

Med okupacijo so Italijani, Nemci in drugi z ročnimi bombami pobijali ribe. S tem so poškodovali nasip in pragove že pred vojno reguliranega dela Sore. Voda je zato začela teči pod pragovi in je izpodjedala strugo. Ob deževju je narasla in spodkopavala nasip. Zaradi nevarnosti, da se nasip na izpostavljenih mestih podre, je KLO Žiri 3. junija 1946 poslal na Ministrstvo za gradnje prošnjo za popravilo tega dela Sore. Ministrstvo je prošnjo odobrilo in določilo 16 delavcev, ki so že istega leta začeli z delom.

Tudi v naslednjih letih so nadaljevali z regulacijami potokov Žirovske kotline. Obenem so tudi poglobljali in čistili odtočne kanale.

Precej del na tem področju pa je ostalo neopravljenih še ob ustanovitvi nove žirovske občine 1952. Zato so v gospodarskem planu naslednjega leta predvidevali še graditev prekopa Rakulka, regulacijo Osojnice ter zgornjega toka Račeve.

Graditev in vzdrževanje cest ter mostov

Z Žirovsko kotlino sega dolina Sore najdlje v Škofjeloško hribovje. Približa se dolini Idrijce in s tem ustvarja najugodnejšo prometno zvezo med savsko dolino in dolino Idrijce. Cesta Škofja Loka–Idrija veže Trst z Gorenjsko, Koroško in Štajersko, s tem pa omogoča razvoj Žirov kot pomembne prometne točke. Za Žiri same pa so bile pomembne tudi številne vaške poti.

Že prvo leto po osvoboditvi so na ozemlju vseh petih KNOO na Žirovskem začeli obnavljati vaške poti in mostove, ki so bili med vojno zanemarjeni. Veliko predvidenega jim je uspelo narediti s prostovoljnimi delom krajanov.

V letu, ki je sledilo, so z obnovitvenimi deli nadaljevali. Poleg tega so nameravali tedaj prestaviti tranzitno cesto Škofja Loka–Idrija iz žirovskih naselij na levi breg regulirane Sore. Tu naj bi vzporedno tekla tudi železniška proga. Do graditve železnice skozi Žiri pa niti do danes ni prišlo.

Od leta 1947 dalje so v večjem številu začeli popravljati mostove. Tako so v tem letu popravili mostova pri Nacku in Anžonu na Račevi ter občinski most pri Kavčiču v Novi vasi.

V naslednjih letih so pogosto organizirali množične akcije za popravilo poti in mostov. Zlasti so hoteli k tem akcijam pritegniti lastnike konj, ker je primanjkovalo prevoznih sredstev. Tako so popravili vozno pot na Dobračevi, poti na Breznici, na Selu itd. Od mostov so tedaj popravili most pri Cankarju na Selu, Lediški most, most na Račevi, dva mostova na Sovri, tri v Žireh, most pri Lisičniku v Stari vasi in nekaj brvi.

Leta 1951 so pričeli graditi še betonske mostove na cesti Žiri–Logatec, v Žireh in na cesti Žiri–Škofja Loka. Prejšnji mostovi so bili namreč lesen in so popolnoma strohneli. Nadaljevali so tudi gradnjo poti Žiri–Osojnica. Ta je bila narejena že leta 1914, a je bila nato leta 1926 opuščena zaradi novonastale državne meje med Jugoslavijo in Italijo.

Predvideli so še gradnjo ceste Žiri–Smrečje, ki je bila projektirana že v stari Jugoslaviji. Trasa ceste je potekala čez teritorialni območji OLO Ljubljana – okolica in OLO Kranj – okolica. Zemljišče za cesto je moralo odstopiti 41 lastnikov iz Dobračeve, Stare vasi, Nove vasi, Račeve in Žirovskega Vrha. Pomoč pri gradnji jim je sprva dalo Ministrstvo za komunalno dejavnost pri vladi LRS ter nato še Odsek za komunalno dejavnost pri OLO Kranj. Kasneje jim je pomagala tudi Tovarna Alpina. Odbor za gradnjo ceste je k delu pritegnil tudi širše množice. Ljudje so se namreč zavedali, da bodo Žiri s to cesto dobile ugodnejšo zvezo z železniško postajo na Vrhnikih, od koder so vozili material. Od Vrhnik pa bi po Horjulski dolini za okrog 16 km skrajšali tudi zvezo z Ljubljano. Prebivalcem ob omenjeni cesti pa je bilo še pomembnejše, da bi bil s cesto omogočen prevoz lesa iz okoliških gozdov, kar do tedaj ni bilo mogoče.

Dovoljenje za gradnjo prvega dela ceste so dobili v drugi polovici leta 1952. Dograditev ceste pa so predvideli v gospodarskem planu za naslednje leto. Poleg tega so v tem planu načrtovali še asfaltiranje ceste skozi glavno naselje, izboljšavo občinskih poti ter zgraditev občinskih mostov.

Poleg gradbenih zadev, oskrbe z vodo, regulacije vodnih tokov ter gradnje in vzdrževanja cest si je v okviru komunalnih zadev KLO Žiri prizadeval še za postavitve vaške razsvetljave. V ta namen so že leta 1949 nameravali namestiti 50 električnih svetilk. Vendar pa se je vprašanje javne cestne razsvetljave pojavljalo še v planu komunale za leto 1953, saj jim je do takrat ni uspelo urediti. V omenjenem letu so predvidevali še elektrifikacijo Žirovskega Vrha, ureditev kanalizacije, tržnega prostora in hišnih števil ter odstranitve vseh starih napisov.

PROMET

Po vojni je bil v LRS avtomobilski promet glavna vrsta lokalnega prometa. Ta se je delil na javni avtomobilski promet in avtomobilski promet v gospodarstvu.

Javni avtomobilski promet so opravljala javna avtomobilska prevozniška podjetja, ki so prevažala blago in ljudi. Avtomobilski promet v gospodarstvu pa so opravljala gospodarska podjetja in ustanove, ki so prevažali tovore z lastnimi vozili, in sicer

v okviru svojega osnovnega gospodarskega delovanja ter kot dopolnitev osnovne dejavnosti. Razvoj avtomobilskega prometa je bil v veliki meri odvisen od stanja cestnega omrežja.

Naloga lokalnega prometa je bila, da dopolnjuje in razbremenjuje druge vrste prometa ter da zadovoljuje vse krajevne potrebe po prevozu blaga in ljudi.

V Jugoslaviji so po vojni izvajali promet naslednji organi: Komite za avtomobilski promet pri vladi FLRJ, ministrstva za lokalni promet ljudskih republik, prometni organi pri mestnih oz. okrajnih izvršilnih ljudskih odborih (poverjenišтва za lokalni promet, odseki za lokalni promet, prometni organi pri gospodarskih podjetjih in ustanovah). Ti prometni organi so ugotavljali, koliko blaga in ljudi ter na kakšne razdalje bo treba v določenem času prepeljati. Ugotavljati so morali, ali razpoložljiva vozila zadostujejo za izvršitev teh prevozov ali ne. Če je bilo prevoznih sredstev premalo, so morali prevoze omejiti na najnujnejše ter pritegniti na pomoč vozila z vprežno živino. Poleg tega so morali prometni organi tudi nadzirati imetnike prevoznih sredstev, ali pravilno upoštevajo predpise. Nadalje so morali preučevati stanje in vprašanja prometa v okraju, predlagati ukrepe za njegov napredek in pravičen razvoj. Izdajali so še dovoljenja za prodajo in nakup cestnih motornih vozil. Vsa vozila so morali imetniki vsako leto prijaviti organom notranje uprave. Pregledati so jih morale tehnične komisije Ministrstva za lokalni promet, ki so ugotavljale, ali so vozila sposobna za javni promet.

KLO ni imel posebnega organa, ki bi se ukvarjal z vprašanji prometa. Bil je le pomočnik prometnih organov pri okrajnih izvršilnih odborih, tako pri organiziranju kot pri izvrševanju lokalnega prometa. Pomagal je okrajnim organom pri ugotavljanju prevoznih potreb, javljal razpoložljiva prevozna sredstva in poročal, v kakšnem stanju so. Skrbeti je moral za razbremenjevanje avtomobilskega prometa z organiziranjem prevozov blaga z vprežno živino. Javljati je moral vse napake, ki jih je zapazil v prometu na svojem območju. Organiziral je prevozniška podjetja in avtomehanične delavnice, ki so zadovoljevale predvsem krajevne potrebe.

Na svojih sejah so odborniki KLO Žiri pogosto opozarjali na težave, povezane s prometom. Najpogosteje so obravnavali dve vprašanji: tovorni avtomobil in avtobus. Težave s tovornim avtomobilom v Žireh sem opisala že v enem prejšnjih poglavij. Nič manj pereče pa niso bile težave z avtobusom.

Že pred drugo svetovno vojno so imele Žiri dvakrat dnevno avtobusno zvezo s Škofjo Loko in enkrat dnevno z Ljubljano.

Po osvoboditvi je vseh pet KNOO na Žirovskem, v soglasju s KNOO v Poljanski dolini, zaprosilo Ministrstvo za lokalni promet v Ljubljani za ponovno vzpostavitev omenjenih zvez. Kmalu zatem so zaprosili tudi za dodelitev večjega avtobusa na progi Žiri-Ljubljana oz. Žiri-Škofja Loka. Dolina je namreč dolga 30 km in je bila že takrat precej gosto naseljena. Zaradi tega sta bila oba avtobusa, ki sta vozila na omenjeni relaciji, vselej prenapolnjena s potniki. Že na prvi postaji v Žireh, še bolj pa na tistih, ki so sledile proti Škofji Loki, so se potniki stalno prerivali in prerekli, kdo bo vstopil na avtobus. Veliko potnikov je moralo ostati na postajah. To težavo so v začetku leta 1946 skušali rešiti tako, da je narodna milica začela izdajati posebne kontrolne listke. Kdor je listek želel dobiti, se je moral izkazati, s kakšnim opravkom potuje.

S tem se je promet nekoliko uredil. Kljub temu pa so se vrstile pritožbe ljudi, saj so tisti, ki niso potovali službeno, le težka prišli do kontrolnega listka. Na KLO so se zavedali, da bi te težave lahko rešili le z dodelitvijo večjega avtobusa. Zato so s prošnjami zanj nadaljevali tudi v naslednjem letu. Vse pa je bilo zaman, kljub temu da se je število potnikov na progi Žiri–Ljubljana oz. Žiri–Škofja Loka iz leta v leto povečevalo.

Ko so sredi leta 1947 hoteli ukiniti še progno Žiri–Ljubljana, je prišlo do reakcij KLO in prebivalcev Žirov. Z ukinitvijo te zveze bi namreč ostala le še linija Žiri–Škofja Loka. Poleg tega je zveza Žirov z Ljubljano služila vsakodnevnemu dostavljanju nujnih sporočil Tovarne športnih čevljev ministrstvu v Ljubljano. Zveza pa je pomenila tudi najhitrejšo povezavo s Cerknim in okolico. Potniki s Cerkljanskega so bili zelo pogosti in številni, saj so jim bila druga potovanja v Ljubljano manj ugodna in okrog 40 km daljša. Zvezo je podpiralo še dejstvo, da je v Ljubljani študiralo nad 50 dijakov iz Žirov in še nekaj iz Poljanske doline. Tem so z omenjenim avtobusom dnevno dostavljali hrano in perilo.

Decembra 1947 so najprej ukinili poštni avtobus Žiri–Škofja Loka–kolodvor, ki je na tej relaciji prevažal pošto in potnike. Še istega meseca so začasno ukinili tudi redno progno Žiri–Škofja Loka, za čas, dokler niso usposobili vozila, ki se je pokvarilo.

V naslednjih letih je KLO Žiri zopet večkrat zaman zaprosal OLO, ministrstvo v Ljubljani in Državno avtobusno in prevozniško podjetje Slovenije (DAPPS) za vzpostavitev še enega avtobusa na progi Žiri–Škofja Loka. Potrebo po novem avtobusu so tokrat utemeljevali z dejstvom, da v tem letu po 100 do 150 ljudi dnevno ni moglo na avtobus. Mnogi od njih so peš prišli dve do tri ure daleč. Z večanjem števila zaposlenih v Tovarni športnih čevljev pa se je tega avtobusa posluževalo vse več delavcev.

Zaplet v zvezi s potrebo po večjem avtobusu se je še zaostрил spomladi 1950. Do tedaj se je prebivalstvo Žirov še povečalo in vse več potnikov je šlo po opravkih v Škofjo Loko in Kranj. Večjega avtobusa pa še vedno ni bilo. Tako vselej niti službeni potniki s primernim potnim nalogom niso mogli na avtobus. Podobno se je dogajalo z dijaki in delavci, zaposlenimi zunaj Žirov. Ti so konec tedna prihajali domov, da uredijo svoje stvari. V ponedeljek pa se dostikrat niso mogli vrniti, ker pač niso prišli na avtobus. Poleg tega so Žiri v tem času začele pridobivati tudi na turističnem pomenu. Zaradi vsega omenjenega je bilo jasno, da edini avtobus z 32 sedeži in 10 stojišči na 30 km dolgi relaciji Žiri–Škofja Loka ne zadošča za dnevne potrebe. Vendar pa tudi prošnje v začetku 50-ih let, poslana na OLO Kranj – okolica, niso bile ugodno rešene. Potreba po večjem avtobusu je ostala pereča tudi še v novi žirovski občini.

ZAKLJUČEK

Po vojni so na Žirovskem precej pozornosti posvetili obnovi med vojno porušenih stavb, graditvi novih ter obnovi in izboljšanju poti in mostov. Nadalje so si prizadevali zgraditi nov vodovod, ki bi izboljšal krajevno oskrbo z vodo. Regulirali so vodne tokove, kar je omogočalo povečanje kmetijskih površin. Uredili so cestno razsvetljavo, elektrificirali vasi, ki elektrike še niso imele, napeljali telefon idr. Vse to naj bi

pripomoglo k zvišanju življenjskega standarda ljudi. V okviru tega so skrbeli tudi za socialno ogrožene, stare in onemogle. Ustanavljali so še razna športna, kulturna in druga društva.

Že takoj po osvoboditvi so si prizadevali urediti tudi promet. Ves čas obstoja KLO Žiri je bilo to vprašanje eno najbolj perečih. Avtobus z 32 sedeži in 10 stojišči je kraj povezoval s Škofjo Loko le dvakrat dnevno, kar nikakor ni pokrilo dnevnih potreb. Avtobus namreč ni mogel pobrati vseh potnikov, ki so čakali nanj na postajah vzdolž vse Poljanske doline. Razmere so se izboljšale šele, ko je bilo leta 1953 v Škofji Loki ustanovljeno podjetje Transturist. Od tedaj je število zvez dnevno vse bolj naraščalo. S tem pa je bil odpravljen po vojni tako običajni problem »prerivanja in prerekanja na postajah, kdo bo prišel na avtobus«. Danes vozi na relaciji Škofja Loka–Žiri dnevno nad 10 avtobusov. Dobro pa so tudi zveze z Idrijo in Logatcem.

Žiri so torej v 50-ih letih od osvoboditve do danes precej spremenile svojo zunanjo podobo. Skladno z dvigom števila prebivalcev je zrastle precej novih stanovanjskih hiš, dvignila se je njihova kulturna, izobrazbena in športna raven. Zgradili so novo šolo, združni, kulturni, zdravstveni dom, trgovski center itd.

Literatura

1. Pavle Blaznik: *Škofja Loka in loško gospostvo (1973–1803)*, Muzejsko društvo Škofja Loka, 1973.
2. Vinko Govekar: Kronistični zapis o Žirih in Žirovcih med osvobodilnim bojem in ljudsko revolucijo III. *Loški razgledi* 15. Muzejsko društvo v Škofji Loki, december 1968, str. 11–38.
3. Ivanka Malovrh: Razvoj ljudske oblasti med narodnoosvobodilno borbo v Žirih. *Loški razgledi* 20. Muzejsko društvo v Škofji Loki, december 1973, str. 235–254.
4. Miha Naglič: Kam sodijo Žiri? *Loški razgledi* 39. Muzejsko društvo v Škofji Loki, 1992, str. 75–85.
5. France Planina: *Škofja Loka s Poljansko in Selško dolino*. Muzejsko društvo v Škofji Loki, februar 1976.

Viri

Zgodovinski arhiv Ljubljana (ZAL) – Enota Škofja Loka, KLO Žiri:

1. Sejni zapiski, tehnična enota – t. e. (številka fascikla) 3, arhivska enota – a. e. (številka mape) 9.
2. Promet, t. e. 13, a. e. 105.
3. Gradbene zadeve, t. e. 13, a. e. 107.
4. Gradnja šole, t. e. 13, a. e. 108.
5. Komunalne zadeve, t. e. 14, a. e. 111.
6. Vodovod, t. e. 14, a. e. 112.