

Ema Umek

PLOVBA PO SAVI V 18. STOLETJU

Plovbo po Savi in Ljubljani v 17. stoletju je opisal že Valvasor.¹ Po Savi in Ljubljani so prepeljavali zlasti vino (do Krškega), žito, med, les in baker. Na to prometno pot je bila vezana trgovina iz Kranjske, Štajerske in obrobnege dela Hrvaške. Izhodišče savske plovbe je bil Kašelj, kjer so čolne natovarjali in pretovarjali trgovsko blago na vozove, da so ga prepeljali do Ljubljane. Ljubljana namreč ni bila plóvna od Kašlja do Ljubljane zaradi mlinov in jezov. Od Ljubljane pa do Vrhnike se je razvijal promet zopet po vodni poti — po Ljubljani. Plovba po Savi je bila zelo težavna, ker so jo ovirale številne brzice in manjši slapovi. Zato so pluli težko natovorjeni čolni po Savi predvsem v smeri toka, nazaj pa so se vračali lažje obremenjeni.

Tipi čolnov so se prilagajali značaju reke, po kateri so pluli. Po dročnem toku Save so uporabljali predvsem čolne celake, izdelane iz enega debla, ki so nosili tovor do 30 q. Na mirnem toku Save po Gorenjski in od Radeč dalje pa so prepeljavali blago s šplavi. Poseben je bil način prevažanja vinskih sodov. Te so povezovali skupaj v tako imenovane rajde in z njimi pluli.¹

Tako je bilo stanje prometa vse do začetka 18. stoletja. Za regulacijo struge in odstranitev brzic, ki bi olajšali čolnarjenje v smeri proti toku, ni kazala dežela nobenega zanimanja. Šele ob spremenjenem gospodarskem in vojaškem položaju Avstrije v prvi polovici 18. stoletja sta se razvili Sava in Ljubljana v važno prometno žilo.

Avstrijska država se je zapletla v prvi polovici 18. stoletja v vojno na dveh bojiščih, v Italiji v španski nasledstveni vojni (1701—1714) in v vojni za poljsko nasledstvo (1733—1735) in na Balkanu s Turki (1716—1718, 1736—1739). Španska nasledstvena vojna je dala Avstriji Neapelj, Milan in Sardinijo, v poljski nasledstveni vojni je Neapelj izgubila, pač pa je pridobila Parmo in Piacenzo.

Po določbah karlovskega miru leta 1699 je morala Avstrija pomagati beneški republikli v vojni s Turki leta 1716. Osvojila je Banat, 1716. je padel Temišvar, 1717

* Največji študiji o regulaciji Save in Ljubljani in o prometu po njih je objavil A. Müllner (Die Zukunft der Stadt Laibach, Die Sava-Schiffahrt, Argo VII, 1899, 127—133, 144—147, 158—162, 174—179, Der Getreidehandel, Argo VIII, 1900, 21—25, 65, 70). V njih je očrtal prilike 18. in 19. stoletja. Pri tem je uporabil le gradivo v fasc. 385 stanovskega arhiva, pa še tega materiala ni izčrpal. Nanizal je posamezna dejstva iz regulacijskih del na Savi in ureditev prometa v drugi polovici 18. in prvi polovici 19. stoletja na podlagi tarif, ki so določale čolnarsko tovarnino. V nadaljevanju omenjenih študij je opisal tipe čolnov na Savi (18.—19. stoletje) in promet v 19. stoletju (Die Zukunft der Stadt Laibach, Die Fahrzeuge in ihr Verkehr auf der Save, Argo VIII, 1900, 87—91, 104—109, 128—132, 144—146). Sledila je še krajša študija o Ljubljani (Die Zukunft der Stadt Laibach, Der Laibach Fluss und seine Bedeutung für den Handel Laibachs, Argo VIII, 1900, 165—167, 184—187, 196—199), kjer je omenil tudi kanale na Ljubljani v letih 1737—1739 in načrt kanala Dunaj—Trst in Zalog—Vrhnika iz let 1796—1808.

Druge študije (I. Vrhovec, Čolnari in brodniki na Ljubljani in Savi, Zabavna knjižnica Slovenske Maticе IX. zv., 1895, 105 sl., 126 sl.; I. Vrhovec, Trmoška župnija, Ljubljana 1933, 50—56; H. Kronberg, Die Schiffbare Save in Krain, Carniola I, 1839, 35 sl., 354 sl., 385 sl., 362—364, 366 sl.; C. Prenner, Der Save Strom in Krain, Carniola III, 1840, 69 sl., 73 sl., 77—79, 81—83, 85 sl., 90 sl., 93 sl., 97., 101 sl., 105 sl., 108—110; J. Wester — A. Planina, Nekdanje brodarstvo po Savi, Carniola NV V, 1914, 123—136; K. Pick, O čolnih na Savi in Ljubljani, Carniola NV II, 1911, 172—174; S. Rutar, Zur Schiffahrt auf der Laibach, MMVK V, 1892, 65—82) so opisale le način čolnarstva in se le bežno dotaknile regulacijskih del. V avstrijskem okviru je skušal prikazati F. Ilwof (Flussregulierungen und Wasserbauten 1772—1774, Archiv für österreichische Geschichte 97, 1909, 521—538) vzroke, ki so dovedli v letih 1772—1774 do regulacije rek v Avstriji, in podal okvirno sliko del. J. Matasovič je objavil tarifo za čolnarski prevoz od Siska do Zaloga po predlogu Schleya in leta 1758 (Iz ekonomske historije 1754—1758, Narodna Starina VIII, 1929, 181—190).

O prometu na Savi in Ljubljani, zlasti o kanalih in trgovini, glej tudi razpravi Ema Umek, Gradnja kanalov na Ljubljani v prvi polovici XVIII. stoletja, Kronika 1957, str. 82—86 in Trgovski promet po Savi v XVIII. stol., Kronika 1964, str. 194—200.

¹ J. W. Valvasor, Die Ehre des Herzogthums Krain II, 154, 157 sl., 202 sl., IV, 606—608; R. Ložar, Slovensko narodopisje I, 191; A. Dimitz, Geschichte Krains von der ältesten Zeiten bis auf das Jahr 1813, IV, 152, 180; J. Gruden, Zgodovina slovenskega naroda I, 1030—1033.

so osvojili Beograd. V požarevskem miru 21. julija 1718 je pridobila Avstrija Banat, Malo Vlaško in Srbijo do Timoka in v zvezi z mirom še dosegla ugodno trgovsko pogodbo s Turčijo.²

Vojaški položaj je zahteval hitro premeščanje čet z enega bojišča na drugo, pošiljanje čet iz Vojne Krajine v Italijo in čim hitrejše oskrbovanje armade v Italiji s proviantom iz Banata. Temu namenu pa dotedanje prometne zveze niso bile dorasle. Potrebno je bilo ustvariti novo prometno pot, ki bi olajšala zvezo italijanskih bojišč z avstrijskimi deželami.

Trgovina s pridelki novoosvojene Ogrske, Banata, Srbije in Slavonije je tudi iskala poti, ki bi ji odprle zvezo z notranjeavstrijskimi deželami in jadranskimi pristanišči.

Zamisel regulacije so torej sprožile gospodarske in vojaške potrebe avstrijske države. V skladu z merkantilističnimi gospodarskimi načeli, ki so se v 18. stoletju uveljavljala tudi v Avstriji, je skušala država dežele, pridobljene v požarevskem miru, gospodarsko povezati z notranjeavstrijskimi deželami in podpreti trgovino z njimi. Zato si je prizadevala ustvariti prometna pota, ki bi pospešila trgovino z njimi, obenem pa koristila državi tudi v vojaškem oziru, ker bi omogočala hiter prevoz čet in provianta.

Sava in Ljubljana, ki sta bili deloma že plovni, sta bili s tokom v smeri zahod—vzhod najbolj primerni, da postaneta važna komunikacijska zveza. Potrebne so bile le manjše izboljšave in nastati je mogla zveza, ki je omogočala hiter in najcenejši prevoz.

Prvi načrti in njih izvedba

Prvo pobudo za regulacijske načrte Save in Ljubljane so dala že dela za gradnjo avstrijske vojne mornarice v Trstu.³ Za novo nastajajočo mornarico je bil potreben ladijski les. V ta namen je poslal leta 1719 dvorni vojni svet gradbenega mojstra za vojne ladje Facundusa Geralda Focke-Gersona na Kranjsko, da bi pregledal kameralne gozdove, poiskal primeren ladijski les in ugotovil možnost povezave Ljubljane s Savo, ker bi bila ta najbolj primerna za prevoz lesa. V svojem poročilu je predlagal Focke-Gerson, da je najlažje prepeljati les iz kameralnih gozdov Štange in Udnega boršta s čolni po Savi in Ljubljani do Vrhnike in naprej z vozmi do Trsta. Uredili naj bi plovbo na Savi, tako da bi bila plovna do Beograda.⁴ Zamisel, ki pa ni točneje določala regulacije in njenih načrtov, bi ne bila v korist le trenutnim potrebam države po lesu, marveč tudi trgovini med Ogrsko in notranjeavstrijskimi deželami, a vendar ni bila tedaj še uresničena.

Kranjski deželni stanovi so sicer začeli leta 1721 z manjšimi regulacijskimi deli v savski strugi s pomočjo deželne tlake (tako so regulirali rokav Save pri Šmartnem ob Savi),⁵ a v večjem obsegu niso izvedli zamisli Focke-Gersona. Dežela sama ni kazala zanimanja, ker ni zmogla stroškov in je za deželne potrebe dotedanja plovba zadostovala, državni erar pa je prepuščal izvajanje načrtov stanovom. Kajti problematična je bila varnost trgovine po Savi na Hrvatskem in Slavoniji zaradi bližine turške meje.

Zato je erar skušal napeljati trgovino iz Ogrske in Slavonije po Dravi, ker je Drava nudila večjo varnost. Kranjska je iskala možnosti zveze Save z Dravo po vodni poti. Tako je leta 1723 pregledal in proučil savsko strugo Franc Anton pl. Stemberg, komisar za popravila cest, na ukaz deželnega glavarja, da bi ugotovil, kje naj bi se postavile v njej zatvornice, da bi postala Sava plovna, in dognal možnosti povezave

² K. M. Uhlirz, Handbuch der Geschichte Österreichs und seiner Nachbarländer Böhmen und Ungarn, II. Bd., I. T.

³ A. Müllner, Die Anfänge der kaiserlichen Kriegsflotte und die krainischen Wälder, Argo VIII, 1900, 149—159.

⁴ Vse uporabljeno arhivsko gradivo se nahaja v Arhivu SR Slovenije, Ljubljana.

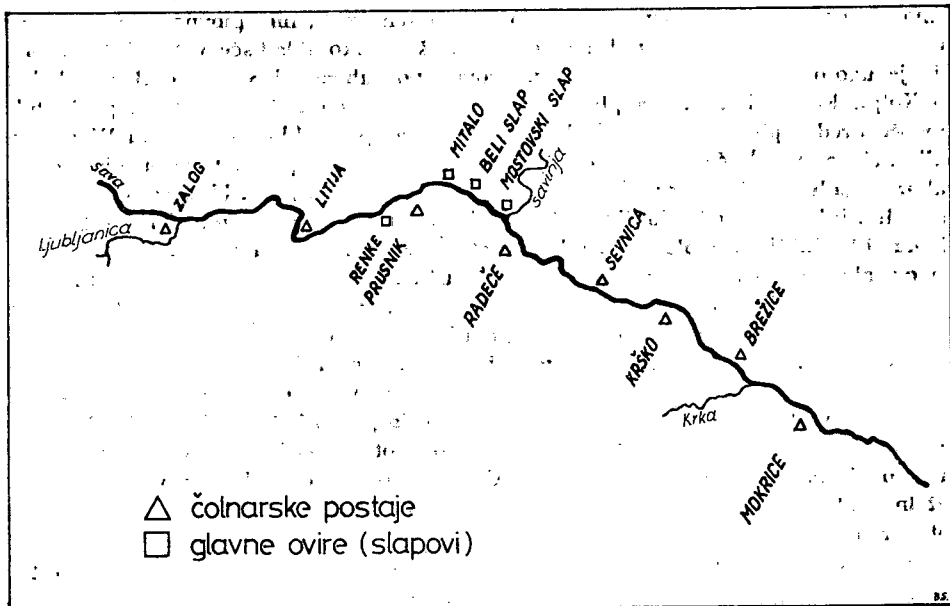
Stan. A I. fasc. 385 Waldwesens Focke-Gerson's Bericht 1719.

⁵ Stan. A I. fasc. 11 (24. 11. 1721).

Save in Drave s plovnim kanalom.⁶ V svojem poročilu je navedel pl. Stenberg več možnosti zveze Save z Dravo. Prva možnost bi bila zveza po Lonji pod Mokrim poljem, pri Lonji gradu po reki Veliki proti Juvanci do Drave. A ta možnost ne bi bila Kranjski v korist, kajti plovni kanal, speljan preko hrvatskega ozemlja, bi bil v veliko škodo Štajerski in Kranjski, ker bi odvrčal od njih promet.

Tudi drugi možnosti povezave po Krapini, ki izvira v Mačlju in se izliva pod Susedom v Savo, in po Sotli, ki izvira pod Prévolo in se izliva v Savo pod Mokricami, nista prišli v poštev. Krapina zaradi nizkega vodnega stanja, Sotla pa, ker bi moral imeti kanal, ki bi bil speljan od njenega izvira do Rogatnice, mnogo zatvornic, in tudi zaradi mejnega položaja Sotle, ki bi lahko povzročil spore.

Tretja možnost povezave, ki jo je predlagal Stenberg, sicer ni bila popolna, pač pa za Kranjsko in Štajersko najbolj ugodna. Regulirali naj bi Savo, jo očistili skal, razširili prehode in naredili stransko pot za vlečenje čolnov proti toku. Potrebno bi bilo razstreliti skale pri Pavšenci, Škerlujah, brezniškem slapu, pri slapu naše Ljube Gospe, Vertežnu, Kozici, Derčanu, Renkah in Kugle slapu. Stransko pot za vleko čolnov bi morali narediti pri brzicah in slapovih, ki so otežkočali čolnarstvo pri Kozjem potoku, Sebonsiku, Korenu, savskem slapu, Gorenjem in Dolenjem Mitalu, Bušičevem kamnu in Belem slapu.⁷ Pri Belem slapu so že delali kanal, ker je Beli slap najbolj oviral plovbo. Kanal bi bilo potrebno le še poglobiti in narediti na koncu male zatvornice. S temi deli bi se zelo olajšala plovba na Savi. Stenberg je poleg tega predlagal, da se poveže plovba na Ljubljani, Savi, Savinji in Dravi, kar bi zagotavljalo trgovini s Štajersko, Hrvaško in Banatom varnost, ki jo je trgovina potrebovala, a jo je v Slavoniji pogrešala, Kranjski in Štajerski pa bi prinašala korist od trgovine.⁸ Glavna ovira povezave Ljubljani s Savo so bili mnogi mlinski jezovi, zlasti veliki jez mlina pri Fužinah. Stenberg poroča v Opisu Cerkniškega jezera,⁹ da je moral, prihajajoč po Ljubljani, pred jezo izstopiti, čoln povleči iz vode, ga pre-



⁶ Stan: A I. fasc. 527 d (10. 3. 1723) Stenberg (Steinberg) Ivanc Anton, zemljemerec in slikar (1684–1765).

⁷ Beli slap je bil med Hrastnikom in Trbovljami niže sedanjega železniškega predora, glej J. Wester, o. c., 128.

⁸ Stan: A I. fasc. 527 c (21. 5. 1723).

⁹ Fr. A. Steinberg, Beschreibung des Zirknitze See, 134.

nesti na drugo stran. Od tod do izliva v Savo ni bilo nobene večje ovire, a kljub temu niso čolnarili po Ljubljani od Ljubljane do izliva v Savo.

Stembergovega načrta tudi niso zaenkrat uresničili. Kajti zveza po Dravi in preko kanala s Savo ne bi olajševala trgovskega prōmeta, ampak zmanjševala možnost za prevažanje vojaških čet in trgovskega blaga.

V naslednjem letu 1724, ko so poslali posebno komisijo, da pregleda cesto Bakar—Brod na Kolpi ter naredi načrte in predračun stroškov za popravila, so znova obravnavali regulacijo Save. Za komisarja je bil imenovan notranjeavstrijski deželni inženir Matija Weiss, člana komisije sta bila nadporočnik Malenić iz Hrvatske in Seifried Bonaventura pl. Werthenthall iz Kranjske. V inštrukciji so naročili kranjski deželni stanovi pl. Werthenthallu, naj prepluje Savo in Kolpo ter ugotovi, ali ne bi bila Kolpa plovna še dalje od Broda, prouči možnosti za uresničitev regulacije Save in Ljubljani in prednosti prometnih zvez po suhem in po kopnem od Zagreba preko Ljubljane na Trst oziroma preko Broda na Kolpi na Bakar. Komisija je morala izdelati tudi karte, predlagati, kako naj se odstranijo ovire, kakšni bi bili stroški, kje bi dobili material, in podati strokovno mnenje, ali naj se pri delu uporabi tlaka. Komisija je poročala svoje ugotovitve dvorni komori. Komisarju pl. Werthenthallu so deželni stanovi še priporočili, naj pazi pri komisiji na koristi kranjske dežele, torej se poteguje za povezavo Zagreba s Trstom preko Ljubljane.¹⁰

Decembra 1724 in januarja 1725 se je vozil pl. Werthenthall po Savi, v svojem dnevniku je opisal slapove in brzice na Savi. Uro plovbe od Litije je bil slap Herbulke, nato so bili slapovi Renke, Krovce in Mali slap, pol ure vožnje od teh slapov je bil savski slap, četrt ure vožnje dalje slap Mitalo, četrt ure nato Beli slap, četrt ure dalje slap Koritnik in četrt ure dalje Mostovski slap. Izmed vseh slapov, je bil resna ovira le Beli slap in še ta le pri nizki vodi.¹¹

Vse te ovire bi se dale odstraniti z majhnimi stroški in Sava bi bila lahko plovna od Suseda do Kašlja. To bi bila velika prednost predvsem za Štajersko, Hrvatsko in Ogrsko, ker bi se ogrsko in hrvaško blago lahko prevažalo od Siska do Reke oziroma do Trsta v enem dnevu in pol do dveh dneh, če bi bila plovna še Savinja, pa po njej še na Štajersko. Zgraditi bi morali le še veliko skladišče v Brežicah. Komisija je ugotovila, da je enako ugoden promet po suhem od Siska do Bakra, kakor po Kolpi. Ker je bila Kolpa plovna le do Karlovca, od Ozlja do Broda pa bi bilo mogoče urediti plovbo le s pomočjo zatvornic, kar pa bi bilo po mnenju Werthenthalla neizvedljivo.¹² Zato bi bil promet z manjšimi stroški po Savi, če bi bila plovna, kakor po suhem v Primorju. Še v večjo korist za trgovino pa bi bilo, če bi bila plovna tudi Ljubljani od Ljubljane do Kašlja. Zato je predlagal pl. Werthenthall, da bi naredil Ljubljani plovno pri Forstlechnerjevem mlinu in graščini Fužine, kjer sta ovirala plovbo jezova in pod graščino Fužine še slap. Tu naj bi naredili s pomočjo deželne tlake dva kanala. S tem bi dosegli plovnost po vsej Ljubljani in povezana bi bila plovba po Savi z ono po Ljubljani, česar dotlej ni bilo.¹³ Projekt ureditve plovnosti Ljubljani s kanali je izdelal notranjeavstrijski inženir Matija Weiss. Po tem načrtu bi bila možna plovna zveza Beograd—Vrhnika, ki bi pospešila trgovino ogrskih dežel z notranjeavstrijskimi in preko jadranskih pristanišč z Italijo. Ob bregovih Save bi morali narediti vlečno pot za konje vse do Suseda. Stroški za delo bi znašali 20.000 gld za plačevanje mojstrov, delo pa bi opravili s pomočjo deželne tlake. Stroški za letna popravila bi znašali 150 gld, izdelana pa bi bila vlečna pot v treh letih.¹⁴

V bistvu je slonel Werthenthallov načrt na predlogih pl. Stemberga iz leta 1723. Vsa zamisel regulacije je ostala tedaj le pri načrtu.

¹⁰ Stari. A fasc. 527 c (23. 9. 1724).

¹¹ Mostovski slap je bil pri današnji železniški postaji Zidan most, glej J. Wester, o. c., 129.

Stan. A I. fasc. 527 c (dnevnik pl. Werthenthalla).

¹² Stan. A I. fasc. 527 c (31. 1. 1725).

¹³ Stan. A I. fasc. 55 (19. 7. 1732). Valvasor II., 121.

¹⁴ Stan. A I. fasc. 527 c (31. 1. 1725).

Šele leta 1730 so se kranjski deželni stanovi po ukazu dvora znova zanimali za regulacijo Ljubljane. Šlo je za prevoz lesa iz kameralnega gozda Štange po Savi in Ljubljani do Ljubljane. Ukazali so gradbenemu mojstru Schmidtu, naj napravi načrt. Obvezal se je, da bo naredil Ljubljano plovno do Ljubljane. Za izvedbo načrta bi potrebovali 3000 gld. Ker pa je bil kameralni gozd Štanga, medtem ko so pripravljali načrt, odprodan, ni prišlo do izvedbe.¹⁵

Leta 1732 se je znova zanimal dvor za možnosti, kako bi dosegli plovnost Save, da bi po njej prevážali vojaške čete iz Sicilije in Neaplja na Ogrsko in pred Beograd. Plovba po Savi je bila urejena že od Beograda do Siska. Ustanovili so dvorno komisijo za ureditev plovnosti Save in Ljubljane s sedežem v Ljubljani, ki naj bi raziskala tudi možnosti regulacije Save za izvoz agrarnih produktov iz Srbije in Bosne. Tako sovpadajo vojaško-strateški in gospodarski razlogi, ki so sprožili regulacijska dela.¹⁶

Notranjeavstrijski tajni svet se je obrnil na deželne stanovne Kranjske, da mu predlože poročilo in načrte za ureditev plovnosti Save in Ljubljane. Stanovi so pozvali pl. Werthenthalla, komisarja iz leta 1724, naj predloži, koliko bi znašali stroški, ki naj bi jih krili iz dohodkov prejemniškega urada. Po predloženem proračunu pl. Werthenthalla bi znašali stroški za ureditev plovnosti proti toku od Kašlja do Suseda, kjer bi morali postaviti dve leseni zatvornici, 15—20.000 gld (brez deželne tlake).¹⁷

Za regulacijo so se zdaj zavzemali tudi kranjski stanovi, ki so zlasti poudarjali koristi, ki bi jih imela od plovne Ljubljane Ljubljana. V svojem poročilu vladarju so navajali, da so ukazali že leta 1723 in 1724, da se prepluje Sava in da je bilo na podlagi poročil komisarjev ugotovljeno, da bi bilo koristno za trgovino, če bi bili Sava in Ljubljana od izvira do izliva plovni.¹⁸ Stroški za to bi znašali po mnenju stanov okoli 30.000 gld. Vladarja so zaprosili, da bi jim poslal inženirje, ki bi bili sposobni voditi dela pri regulaciji.¹⁹

Prevoz provianta za armado v Italiji po Savi v letih 1733—1735, ki je pokazal, kakšna ovira je neregulirana Sava za hitrejši promet, je obudil regulacijska dela v letu 1735.²⁰

Regulacijska dela v letih 1735—1747

6. junija 1735 je bila v Ljubljani konferenca, ki so se je udeležili kranjski deželni glavar Korbinijan grof Saurau, višji stražmojster baron pl. Cavaliera, sekretar dvorne komore in svetnik temišvarske administracije Benedikt pl. Neffzern, baron Janez Seifrid Tschetschkher, pl. Busetti, višji prejemnik ljubljanskega mitniškega urada Franc Žiga Kappus pl. Pichelstein in dr. iur. Pavel Ignac Reschen. Na konferenci, ki so jo sklicali na pobudo dvora, je podal B. pl. Neffzern poročilo, kako bi izvedli regulacijo Save od Hrvaške do Ljubljane. Ogledal si je savski tok od Narta do Radeč in ugotovil, da ovirajo v tem predelu plovo: gozd na rečnih bregovih, ki otežkoča vleko čolnov s pomočjo ljudi, sipine, zaradi katerih morajo čolne na mnogih krajih prenašati, vijuganje savskega toka pa podaljšuje vožnjo.

Neffzernov načrt regulacij je predvideval le regulacijo odseka od Narta do Radeč, kjer bi bilo potrebno očistiti bregove, posekati grmičevje, razstreliti skale, prerezati meandre in napraviti nove struge. S tem bi olajšali plovo in omogočili vožnjo na tem odseku tudi večjim čolnom, kakor so jih uporabljali dotlej. Novi čolni bi nosili tovor 20 sodov, izdelali pa naj bi jih mojstri iz Temišvara. Nameravali so graditi še 40 čolnov po avstrijskem vzorcu. Z njimi bi mogli prepeljati v 13 dneh

¹⁵ Dež. vlada, konvolut 442 (30. 8. 1732); A. Müllner, o. c., Argo VIII, 167.

¹⁶ Stan. A I. fasc. 55 (14. 6. 1732, 5. 9. 1732).

¹⁷ Stan. A I. fasc. 55 (17. 6. 1732, 21. 7. 1732).

¹⁸ Protokol deželnega zbora 1744, f. 457; A. Müllner, o. c., Argo VIII, 166.

¹⁹ Stan. A I. fasc. 55 (19. 7. 1732).

²⁰ RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754).

od Narta do Radeč 1200 sodov blaga. Za tak čoln so potrebovali po 2 čolnarja, ki bi jih dobili v Banatu, in šest vlačilcev.²¹

Za plovbo po Savi so uporabljali tudi beograjske in karlovske čolne ali uranice. Neffzern je upal, da jih bo dobil 175 ali 200. Nosili so le po tri sode; dolgi so bili 3,16 m in široki 1,64—1,90 m. Po Neffzernovem načrtu naj bi gradili te čolne daljše, da bi lahko prepeljali na njih po 16 sodov. Kranjska in štajerska dežela bi morali imeti lastnih 32 deželnih čolnov. Predlagani načrt ne bi bil le koristen za prevoz provianta, ampak tudi za Kranjsko, ker bi olajšal prometne zveze s Hrvatsko in Banatom.²²

Z izvedbo Neffzernovega načrta so začeli takoj zaradi nujne potrebe po proviantu. Vodstvo del so poverili svetniku srbske administracije Ignacu Kempfu pl. Angretu.²³

Po predlogu Neffzerna so zastavili oktobra 1736 z deli na dolnjem savskem toku in le na kranjski strani, vendar ne s tlako, marveč s plačanimi delavci. Zato so zahtevali kranjski deželni stanovi, da se uredi Sava tudi na Štajerskem in Hrvatskem, na kar je dvor pristal.²⁴

Ignac Kempf pa ni ostal pri navigacijskih regulacijah le pri načrtu B. pl. Neffzerna, ampak se je lotil odstranjevanja ovir, ki sta jih predlagala v svojih načrtih že Stenberg in Werthenthall. Pri največji oviri Belem slapu je naredil v letu 1736 kanal,²⁵ ki je bil dolg 171 m, z njim je obšel slap in tako odprl prehod, sicer le za manjše čolne brez prekladanja, kot je bilo to dotlej. Kempf pa s tem ni bil zadovoljen in je hotel razširiti kanal, da bi bil uporaben tudi za večje čolne. Odstranjevati so začeli skale tudi pri ostalih slapovih.

Ko je začel Karel VI. 1736 vojno s Turki, je postalo vprašanje hitrejšje ureditve plovbe po Savi na vsej njeni dolžini še bolj pomembno. Leta 1736 je pregledal Kempf tudi Ljubljaničo od izvira do izliva in ugotovil, da je brez ovir plovna do Ljubljane. Odtod do Zaloga so bile ovire jezovi, predvsem visoki vodni jez pri graščini Fužine, preko katerega ni bilo mogoče voziti z malimi čolni. Predlagal je, da se naredi pri graščini Fužine kanal, ki bi obšel jez. Dolg bi moral biti 2090 m, stroški za gradnjo bi znašali največ 100.000 gld. Za vleko čolnov je bila potrebna še vlečna pot ob bregovih Save in Ljubljaniče, ki je bila na Hrvatskem že narejena. Dela bi morala biti izvršena po načrtu v dveh letih. V letu 1736 bi morala biti urejena Sava, 1737 pa bi morali začeti z deli na Ljubljaniči. Z načrtom dela za plovnost Ljubljaniče so pozvali tudi načrt izsuševanja Ljubljanskega barja. Škofijski mlin bi morali odkupiti, odstraniti jez in s tem omogočiti plovbo s čolni. Dela bi izvedli s pomočjo deželne tlake. Kempfove predloge so podprli tudi kranjski deželni stanovi, ker bi po zvezi Save z Ljubljaničo prevažali proviant za armado v Italiji, odprla bi se trgovina Hrvatske, Ogrske, Slavonije z Jadranom in Italijo preko Kranjske, saj bi bil omogočen neoviran prevoz od Beograda do Vrhnike.²⁶

Regulacija Save je bila leta 1736 že toliko urejena, da so prišli tudi večji čolni do Kašlja. Vendar je obstajala stalna nevarnost, da bodo dela ustavljena, ker so kranjski in štajerski stanovi neredno nakazovali svoje prispevke. Obe deželi sta vezali svoje finančne odobritve na pogoje in skušali doseči čim večje koristi. Tudi so imeli Štajerci in Kranjci močne pomisleke glede povečanja uvoza agrarnih pridelkov iz Hrvatske in Banata, ker bi to oviralo trgovski promet z domačimi pridelki (žitom in vinom). Zato so dela jeseni 1736 in spomladi 1737 le počasi napredovala.²⁷ Vojna s Turki pa je zahtevala, da dela pospešijo, ker je bilo nujno prevažati čete na bojišče. Že začeta dela so nadaljevali na več krajih. Na štajerskem bregu Save so začeli

²¹ Stan. A I. fasc. Neu Weinaufschlag (kratica NW) 6. 6. 1735; A. Müllner, o. c., Argo VII, 130; Valvasor II, 203; A. Müllner, o. c., Argo VII, 98; A. Müllner, o. c., Argo VII, 130.

²² Stan. A I. fasc. NW (6. 6. 1735, 22. 6. 1735).

²³ Stan. A I. fasc. 385 (24. 9. 1735).

²⁴ Stan. A I. fasc. 385 (24. 9. 1735, 23. 6. 1735, 6. 12. 1735), fasc. NW (12. 10. 1735).

²⁵ Načrt in profil Belega slapu, ki so ga izdelali inženirji Durchlasser, Renner in Kaltschmidt v letu 1736, je v Narodnem muzeju v Ljubljani, mapa št. 244.

²⁶ Stan. A I. fasc. 385 (12. 5. 1736).

²⁷ Stan. A I. fasc. 555 (7. 6. 1736), fasc. 385 (2. 11. 1737), fasc. NW (30. 6. 1736).

sekati grmičevje in kopati stezo za konjsko vleko šele novembra 1737, ker so prej čakali kranjski deželni stanovi, da soglašajo s tem lastniki bregov.²⁸ Leta 1737 so začeli tudi z deli na Ljublanici. Gradili so kanal med deželno manufakturno sukna in cerkvijo sv. Štefana v Štepanji vasi, kjer je oviral plovo jez manufakture.²⁹

21. oktobra 1737 pa se je zrušilo skalovje in zemlja pri slapu Mitalo. Po kmetu Prusniku, ki je tam bival, so imenovali nastali zemeljski usad, ki je predstavljal novo in dolgo časa nepremostljivo oviro za plovo po Savi. Skale, drevje in zemlja so zasuli rečni tok 7,6 m pod vodo in 11,4 m nad vodo.

22. novembra 1737 si je ogledala usad posebna stanovska komisija. Na deželnem zboru so sklenili kranjski deželni stanovi, da je potrebno usad odstraniti. Preko njega naj bi začasno speljali pomožno cesto, da bi po njej prepeljali blago, ki bi ga na drugem koncu usada zopet natovorili na čolne. Pomožno cesto so začeli graditi 2. decembra s 150 delavci, ki so jih dala na razpolago zemljiška gospodstva. Delavci so dobili po 10 kr na dan. Na Prusniku so delali le delavci, ki so jih dala kranjska zemljiška gospodstva, ne pa tudi štajerska, zato so kranjski deželni stanovi zahtevali, naj bi za delavce prispevala tudi Štajerska. 14. decembra 1737 je bila dograjena pomožna cesta preko zemeljskega usada. Dolga je bila 676 m. V zimskih mesecih 1737 in 1738 so prekinili dela. 3. marca 1738 so jih znova nadaljevali.³⁰

Kljub zemeljskemu usadu so v letih 1737 in 1738 nadaljevali že začeta dela na vlečnih stezah in pri gradnji kanalov na Ljublanici. 1738 so bile odstranjene ovire za plovo pri slapu pri Zidanem mostu (imenovanem tudi Mostovski slap), kjer so razstrelili skale in naredili vlečno pot, dolgo 475 m. Pri slapu blizu Suhadola so naredili vlečno pot 389 m. Vlečnih poti so v tem letu uredili na bregovih Sаве in Ljublanice 7737 m; bile so napravljene za vleko s konji. Stranske poti, ki so jih doslej delali za vleko z ljudmi, so nameravali razširiti, da bi omogočale tudi konjsko vleko. Stranska pot za konjsko vleko je morala biti široka 5,7 m. V primeru, da je bilo na bregu premalo prostora za izdelavo poti, so se poslužili za čolnarstvo pravice služnostne poti in javne ceste ter uporabili zemljišča za vlečno pot. Lastniki so smeli pasti živino, toda na tem zemljišču ni smelo biti rastje visoko preko 3 čevljev (0,948 m); da ne bi oviralo prometa.³¹

Dokončan je bil kanal v Štepanji vasi, ki je bil dolg 323 m in je imel 3 zatvornice. Delno sta bila dokončana kanala pri Forstlechnerjevem mlinu in v Vevčah. Kanal pri Forstlechnerjevem mlinu so speljali za mlinom, presekal je meander Ljublanice. Kanal je bil dolg 106,4 m in je imel 2 zatvornici. Graditi so začeli veliki kanal pri Fužinah, kjer je bil poleg visokega jezu še slap, visok 7,74 m.³²

Po Kempfovem odhodu sta vodila savska dela notranjeavstrijski rudarski mojster A. Hauptmann in inženir poročnik Ernest Vencelj, Durchlasser. Pod njegovim vodstvom so 1738 začeli risati karte savskega toka od črnuškega mostu pri Ljubljani do Beograda in toka Ljublanice³³ ter nadaljevali z deli na Prusniku, ki pa so le počasi napredovala, zaradi nezanimanja obeh dežel Kranjske in Štajerske, ki nista pošiljali dovolj delavcev. Šele na intervencijo notranjeavstrijskega tajnega sveta je poslala tudi Štajerska 120 delavcev. Prepiri, ki so nastali med deželama zaradi finansiranja del, so grozili, da se bodo ustavila dela na Savi.³⁴ Neredno plačevanje je ovi-

²⁸ Stan. A I. fasc. 84 (2. 10. 1736), fasc. 385 (9. 3. 1737, 20. 4. 1737, 2. 11. 1737).

²⁹ Načrt, ki sta ga izdelala ing. E. V. Durchlasser in F. K. Renner je v bakrotisku v Arhivu SR Slovenije, Ljubljana, Zbirka načrtov, mapa VII, št. 123.

³⁰ Stan. A I. fasc. 385 (23., 24., 25., 26., 1. 1. 1737, 4. 12. 1737, 20. 2. 1738).

³¹ Načrt in slike slapa pri Zidanem mostu so izdelali ing. Durchlasser, Renner in Kaltschmidt leta 1736 (Narodni muzej, Ljubljana: mapa št. 244). V tej mapi je tudi načrt vlečne poti pri Suhadolu, slika slapa Renke pred regulacijskimi deli in urejene vlečne poti ter škarpe v bakrotisku.

³² Stan. A I. fasc. 385 (12. 4. 1738), Kom. nav. (18. 6. 1739, 2. 7. 1739).

³³ Načrte kanala sta naredila E. V. Durchlasser in F. K. Renner 1738, Arhiv SR Slovenije, Ljubljana, Zbirka načrtov, mapa VII, št. 123.

³⁴ Stan. A I. fasc. 385 (12. 4. 1738), načrti pod naslovom Ausführlicher Plan des ganzen Saustroms, ki sta jih narisala Durchlasser in Renner, imajo 6 tabel. Od druge do šeste table so v Narodnem muzeju v Ljubljani, mapa 244, fotografija vseh šestih tabel v bakrotisku je v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani.

³⁵ Stan. A I. fasc. 385 (23. 8. 1738, 30. 10. 1738, 22. 11. 1738, 23. 12. 1738).

ralo dela tudi v naslednjem letu 1739. Proviantski transporti so prenehali in z njimi je upadel tudi interes erarja za nadaljevanje del.

20. aprila 1739 je nastal nov zemeljski usad pri Prusniku, in sicer na istem mestu, kjer je bil udor leta 1737. Širina v vodo pádle mase je bila 102 m. Drugi usad je zajezil vodo tako, da je nastalo jezero, dolgo dve uri hoda. Poznejša poročila omenjajo, da je bil usad dolg 1140 m, širok 95 m in visok 21,8—24,7 m. Popolnoma očistiti reko bi postalo nemogoče, ker bi se utegnilo zrušiti ponovno 47,5 m zemlje v prejšnjem kanalu. Stroški za dela bi znašali po predračunu notranjeavstrijskega rudarskega mojstra Hauttmanna (skupaj s stranskimi stroški) 67.000 gld. Potrebovali bi 500 delavcev šest mesecev. Začasno so sklenili urediti za prevoz blaga pomožno cesto preko usada.³⁵

Leta 1739 so dovršili na Ljubljani še zadnji kanal pri Fužinah in ga odprli za promet. Dolg je bil 912 m, in je imel 9 zatvornic. Izpeljan je bil pri jezu Molendinejevega mlina, kjer je presekal meander in se končal pod fužinskim slapom v Ljubljani. Za dela pri gradnji kanalov je bilo izdano 47.047 gld.³⁶

Leta 1740 sta bila dovršena prva dva bakroreza savskega toka do Narta, januarja 1741 pa so bili izdelani še ostali štirje bakrorezi, tako da je bil narisani ves savski tok. Narisali so tudi karte stranskih poti med Zagorjem in Renkami, slike usada pri Prusniku in kanalov na Ljubljani. Vsega skupaj je bilo 21 bakrorezov.³⁷

Dela pri odstranjevanju usada pri Prusniku in na vlečnih poteh so 1740 zastajala zaradi premajhnih kreditov. Deželna blagajna je bila prazna, erar pa tudi ni zmogel več zaradi izrednih vojnih izdatkov, niti ni kazal zanimanja za nadaljevanje del, po sklenjenem miru s Turki. Sicer sta vodji del A. Hauttmann in E. V. Durchlasser v tem letu naredila še ogled toka Save in Ljubljane in podala svoje predloge za popravila: poglobitev kanala pri Belem slapu, zgraditev 3610 m vlečne poti od Mitala do Belega slapa in popravila kanalov na Ljubljani.³⁸

Dvorna komisija za ureditev plovnosti Save in Ljubljane je sicer skušala dela nadaljevati, da bi mogli prevažati sol in baker iz kameralnih rudnikov na Ogrskem. A deželni stanovi so te predloge zavrnil, češ da zaradi vojn ni misliti na nadaljevanje tako dragega dela, ker dvomijo, da bi dela povečala promet s čolni in olajšala plovo, kakor kaže primer kanalov na Ljubljani. Kajti čolnarji so se jih le malo posluževali in so raje iztovarjali vino pri Kašlju, ga na vozev prepeljavali v Ljubljano in od tod dalje s čolni po Ljubljani. Čolnarji so se izgovarjali, da traja vožnja po kanalih dlje kot po suhem, da traja po kanalih en dan, po suhem pa dve uri. Deželni stanovi so se bali, da ne bi prevelika skrb za čolnarstvo preveč podprla trgovino z Ogrsko in Hrvatsko in tako škodovala trgovini z domačimi pridelki.

Septembra 1741 je bilo delo ustavljeno. Nadzor in popravila so prevzeli posamezni podložniki proti plačilu. Inženirje, ki so bili zaposleni pri delu, so odpustili.⁴⁰ Dvorna resolucija 22. maja 1743 je določila, da vsa dela prenehajo. Odslej so se vršila le še manjša popravila.⁴¹

Leta 1745 se je zrušil pri Prusniku znova manjši usad, a skale so prišle le do brega Save.⁴² Vsa dela so stala kljub predlogom komisije, da bi nadaljevali z deli pri Prusniku, in šele s komisijo grofa Haugwitza marca 1747 se je začelo novo obdobje regulacijskih del.

³⁵ Stan. A I. fasc. 385 (17. 6. 1739); A. Müllner, o. c., Argo VIII, 56; RK fasc. XLVI/1 (14. 2. 1750).

³⁶ Stan. A I. fasc. 385 (17. 6. 1739), Kom. nav. (18. 6. 1739, 3. 6. 1741).

³⁷ Stan. A I. fasc. 385 (20. 1. 1741); A. Müllner, o. c., Argo VIII, 179; Stan. A I. fasc. 385 (4. 2. 1741); bakrotisk risbe pod naslovom Ausführlicher Plan von der in 1737 Jahr an den Sau Strom zwischen Renko und Sagorie und zwar auf letzteren Orts Seiten verfertigte Arbeit, ki so ga izdelali ing. E. V. Durchlasser, F. K. Renner in A. Kaltschmidt je v Narodnem muzeju, Ljubljana, mapa št. 244; A. Müllner, o. c., Argo VII, 160.

³⁸ Kom. nav. (3. 6. 1741, 8. 3. 1740, 23. 3. 1740).

³⁹ Stan. A I. fasc. 379 e (3. 7. 1741), fasc. 385 (22. 11. 1741), fasc. 379 e (5. 3. 1742); Kom. nav. (3. 7. 1741).

⁴⁰ Stan. A I. fasc. 379 e (5. 3. 1742); Kom. nav. (7. 3. 1740, 30. 7. 1741); Stan. A I. fasc. 385 (7. 3. 1742).

⁴¹ Stan. A I. fasc. 385 (31. 6. 1743, 12. 2. 1747); Kom. nav. (2. 9. 1743, 21. 2. 1743).

⁴² RK fasc. XLVI/1 (14. 2. 1750); Kom. nav. (7. 2. 1747).

Vodstvo in organizacija del za plovnost Save in Ljubljani

Leta 1732 je bila ustanovljena dvorna komisija za ureditev plovnosti Save in Ljubljani, ki naj bi vodila dela. Vodstvo pri regulacijskih delih so hoteli obdržati deželni stanovi Kranjske, ki so vezali dovoljevanja denarnih sredstev na pogoj, da se upoštevajo tudi mnenja in predlogi stanov, kar so jim tudi zagotovili.⁴³

Leta 1736 je postavil vladar za višje vodstvo del na Savi in Ljubljani navigacijski konses ali navigacijsko komisijo. Predsedoval ji je deželni glavar Kranjske Korbinijan grof Saurau, njeni člani pa so bili deželni vicedom na Kranjskem, najstarejši član kranjskega deželnega odbora, predstavnik štajerskih deželnih stanov, višji prejemnik ljubljanskega mitniškega urada Kappus pl. Pichelstein, ing. Kempf in drugi, ki jih je imenoval po potrebi deželni glavar. Naloge navigacijskega konsesa so bile, dajati navodila ing. Kempfu, ki je vodil dela, blagajniku navigacijske blagajne in gradbenemu pisarju. Konses je moral najti primeren fond za kritje 40.000 gld, ki sta jih vložili Kranjska in Štajerska v ta dela, in določiti tarifo vodne mitnine. Konses je prejel tudi pravico, da prodaja osušeno ozemlje, ki bi nastalo na Ljubljanskem barju z ureditvijo plovbe po Ljubljani, in skrbi za vse, kar se tiče čolnarstva. Poročila o delovanju je dajal navigacijski konses notranjeavstrijskemu tajnemu svetu in naravnost dvoru (centralnim uradom).⁴⁴ Navigacijski konses je torej bil neodvisen od stanov in neposredno podrejen notranjeavstrijskemu tajnemu svetu v Gradcu in dvorni pisarni na Dunaju. Stanovi so mogli omejevati njegovo delo s tem, da so zadrževali odobritev denarnih prispevkov. S sestavo navigacijskega konsesa niso mogli biti zadovoljni deželni stanovi, ker so smatrali, da daje njegova sestava premalo jamstva, da bi varoval deželne svoboščine. Zato so se pritožili pri vladarju in zahtevali, da pritegnejo v navigacijski konses vse člane stanovskega odbora in zemljiške gospode, ki imajo svoja gospostva ob Savi. Uresničenja svojih zahtev stanovi niso dosegli, kljub temu, da so pozneje prosili le za nekaj članov stanovskega odbora.⁴⁵

Leta 1737 je bil predsednik navigacijske komisije Siegfried grof Thurn, štajerski deželni stanovi pa so imenovali za svojega pooblaščenca v komisiji Franca Karla grofa Wurmbrandta.⁴⁶ Glavni problem, s katerim se je bavila navigacijska komisija, je bil, preskrbeti denarna sredstva za kritje denarja, ki sta ga dali na razpolago Štajerska in Kranjska.⁴⁷ Račune navigacijske komisije je predlagalo knjigovodstvo deželnega vicedomskega urada dvorni komori, kasneje graškemu tajnemu svetu v odobritev.⁴⁸ Ko so prenehala dela za plovnost Save, se je zmanjšalo tudi delovanje navigacijske komisije, ki jo je ponovno oživila komisija grofa Haugwitzta.⁴⁹

Regulacijska dela 1735—1738 je vodil svetnik srbske administracije Ignac Kempf pl. Angret. Njegov naslednik je bil notranjeavstrijski rudarski mojster Anton Hauptmann. Vodja del je moral vsako leto dvakrat pregledati Ljubljano in Savo od Vrhniko do hrvaške meje, da bi ugotovil na novo nastale ovire, in poročati navigacijski komisiji. Poleg A. Hauptmanna je vodil istočasno dela tudi inženir poročnik Ernest Vencelj Durchlasser, ki je 1737 prišel iz temišvarskega Banata. Poleg njega sta bila 1737—1740 zaposlena še vojaška inženirja Friderik Konrad Renner in Abraham Kaltschmidt. Ko je bilo delo leta 1741 prekinjeno, so jih odpustili in so se vrnili nazaj v Banat.⁵⁰

Za nadzorovanje del so postaviličasne komisarje, npr. 1736 Franca Karla pl. Hochenwarta. 1737 sta bila komisarja pri Prusniku Franc Sigmund baron Tschetschker in Ignac baron Apfalterer.⁵¹ 1738 so nastavili za nadzornika savske plovbe Štefana Sillyja (Sila), da bi nadzoroval plovbo, večkrat pregledoval reki in takoj ugo-

⁴³ Stan. A I. fasc. 385 (6. 12. 1735).

⁴⁴ Stan. A I. fasc. 385 (12. 5. 1736).

⁴⁵ Stan. A I. fasc. 385 (11. 6. 1736, 2. 2. 1737).

⁴⁶ Stan. A I. fasc. 385 (17. 7. 1737).

⁴⁷ Stan. A I. fasc. 385 (17. 7. 1737, 12. 4. 1738).

⁴⁸ Stan. A I. fasc. 385 (12. 4. 1737); Kom. nav. (28. 3. 1744).

⁴⁹ Stan. A I. fasc. 385 (12. 3. 1747).

⁵⁰ Stan. A I. fasc. NW (10. 8. 1735), fasc. 385 (12. 4. 1738, 12. 5. 1736, 7. 3. 1742).

⁵¹ Stan. A I. fasc. 84 (2. 10. 1736), fasc. 385 (28. 12. 1737).

tovil pomanjkljivosti-ter vodil manjša popravila. Štefan Silly je bil po rodu Tržačan, bil je višji mornar pri vojni mornarici. Še mlad je šel 1718 z drugimi mornarji na Donavo, kjer je služil v tako imenovani pančevski mornarici. Pod generalom Mer-cyjem je delal pri delih za plovo na Begeju, nato pa pri kanalu pri Temišvaru. Od tod je šel 1732 v Bratislavo v telesno stražo vojvode Franca Lotarinškega. 1735 je prišel skupaj s komisarjem Kempfom v Zagreb k regulacijskim delom na Savi.⁵²

Finansiranje del za ureditev plovo na Ljubljanici in Savi 1735—1747

Dela so financirali iz navigacijskega sklada, za katerega sta prispevali osnovo Kranjska in Štajerska, kasneje pa so se vanj stekali dohodki vodne mitnine in naklade na dolenjsko vino. Blagajno sklada je vodil višji mitninski urad v Ljubljani. Že na prvem posvetovanju o regulacijskih delih 6. junija 1735 je pl. Neffžern izrekel misel, da bi za dela, ki so v korist tudi Kranjski, ker ji bodo olajšala zvezo s Hrvatsko, prispevala Kranjska poleg deželne tlake tudi v denarju. Z dvorno resolucijo 23. junija 1735 je Karel VI. določil, da da Kranjska 10.000 gld za regulacijska dela, da bi zbrali konservacijski sklad. Na deželnem zboru 27. junija 1735 so to vsoto deželni stanovi odobrili. Toda niso jih dali takoj. Hoteli so doseči, da bi vladar pristal na pogoje, na katere so vezali izročitev denarja. Pogoji, ki so jih postavili kranjski deželni stanovi, so bili: 1. delo za plovnost Save in Ljubljanice mora biti koristno za kranjsko deželo; 2. z delom se mora čimprej začeti, da bo čimprej urejena stalna plovo; 3. znesek 10.000 gld se plača v obrokih, uporabljali ga bodo le za dela na Kranjskem; 4. da se uredi Sava tudi na hrvatskem in štajerskem ozemlju, za kar nosijo stroške prizadete dežele; 5. da se določi stalen način finansiranja konservacijskih del brez kranjskega deželnega denarja; 6. da se pri navigacijskih zadevah upošteva tudi mnenje kranjskih deželnih stanov. Vladar je zagotovil stanovom, da bodo dela v korist vsem dednim deželam, posebno pa še Kranjski, ki ji ureditev ne bo v škodo niti glede trgovine niti glede deželnih svoboščin. Odobrili so tudi stanovom, da plačajo denar v obrokih, kakor bodo to zahtevala dela. Ker pa s tem zneskom niso bila izvršena vsa predvidena dela, je morala kranjska dežela še nadalje prispevati. Dežela sama je morala prevzeti v breme tudi konservacijske stroške na lastnem območju. Predlogu stanov, da bi dobili za vloženi kapital nek poseben sklad, kakor na primer sklad za novo naloženo vodno mitnino, vladar ni nasprotoval.⁵⁴ Z zgraditvijo kanala pri Belem slapu, ki je bil napravljen s kranjskimi prispevki, je bilo potrebnih še 100.000 gld za uresničitev načrtov kanalov na Ljubljanici.

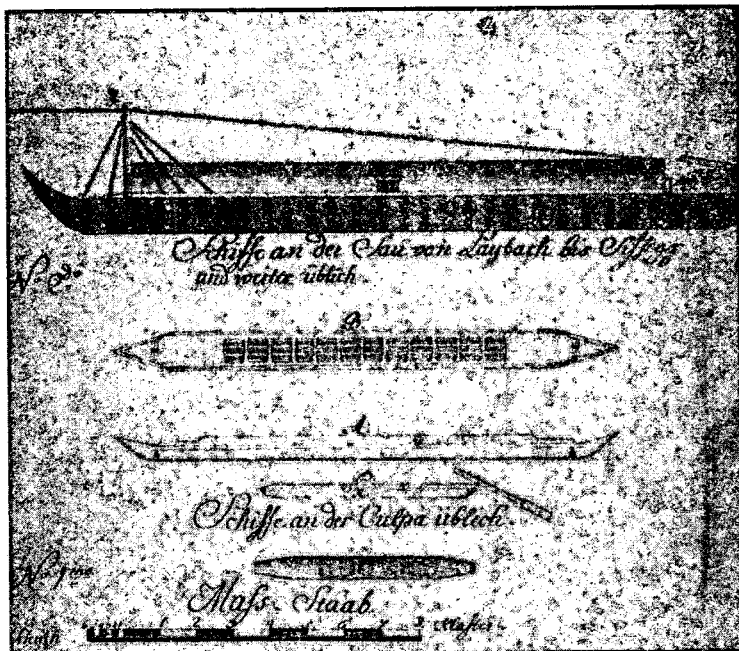
Sredstva za dela naj bi dali erar, Srbija, Slavonija 60.000 gld brez povračila, Kranjska in Štajerska pa po 20.000 gld. Hrvatska, ki ni mogla dati denarja, bi prispevala deželno tlako. Erar, Srbija in Slavonija naj bi plačali v treh letih, Kranjska in Štajerska pa v dveh letih, in sicer Kranjska poleg 10.000 gld, ki jih je dovolila leta 1735. Soglasje (s prispevkom Štajerske 20.000 gld) je dal štajerski deželni glavar Karel Adam grof Breunner. Ker pa deželi nista mogli dati denarja brez povračila, ampak le na posodo, se vladar ni protivil, da bi dobili Kranjska in Štajerska povrnjena posojila. Kranjska in Štajerska sta morali dajati mesečno po 1500 gld, erar pa po 4000 gld začevši z marcem do vključno oktobra. Glavnice Kranjske in Štajerske naj bi se odplačevale iz izkupička od prodanih zemljišč, ki bi se ošušila ob regulaciji Ljubljanice na Ljubljanskem barju. Ker je Kranjska strmela, da bi dobila povračilo z novimi mitninami, je določala dvorna resolucija, da blago, ki ga bodo vozili skozi Štajersko in Kranjsko iz Srbije in Slavonije, ne smejo ohremeniti z novimi tranzitnimi mitninami, na tranzit drugega blaga pa so smeli naložiti le nižje mitnine, na hrvatski tranzit pa le proporcionalne.⁵⁵

⁵² Stan. A I. fasc. 385 (12. 4. 1738); Rkp 3 d/81, Reigersfeld str. 105; GrA I., Reigersfeld, Diaria 5. 1. 1755; RK fasc. XLVI/2 (20. 9. 1754).

⁵³ Stan. A I. fasc. NW (6. 6. 1735).

⁵⁴ Stan. A I. fasc. 385 (23. 6. 1735, 27. 6. 1735, 24. 9. 1735, 6. 12. 1735); fasc. NW (12. 10. 1735).

⁵⁵ Stan. A I. fasc. 385 (12. 5. 1736).



Načrti čolnov na Savi od Ljubljane do Siska in na Kolpi 1771 (Arhiv SR Slovenije; Dež. glav., škatla 297, Nav. lit. S, 1/5)

Kranjski deželni zbor se je izrekel 11. junija 1736 proti prispevku 20.000 gld, ker je dežela še 1735 dovolila 10.000 gld. Privolili so, da dajo za ureditev plovbe le še 10.000 gld, in to pod pogojem, da bo tudi Štajerska prispevala 20.000 gld.⁵⁶

Proti deležu 20.000 gld za regulacijo Ljubljanice in Save se je izrekla tudi Štajerska, kateri bi bilo živahniješe trgovanje s Hrvaško in Slavonijo v škodo, kajti v slabih letinah se je oskrbovala Kranjska z žitom in vinom iz Štajerske, posebno iz celjskega okoliša. Izboljšanje plovbe pa bi povečalo trgovino s Hrvaško in Slavonijo in zmanjšalo trgovino s Štajersko.⁵⁷

Štajerski stanovi so dovolili 20.000 gld pod pogoji: 1. denar bodo dali, ko bodo vedeli, komu naj ga izroče; 2. da dajo polovični znesek 10.000 gld kakor drugi; 3. da ne bo plovba na Savi prikrajšala Štajersko na njenih pravicah ali dosedanji trgovini; 4. da se denar Štajerske dežele porabi za dela na štajerski strani in da ne bodo v bodoče zahtevali nobenega prispevka več; 5. da štajersko trgovsko blago, ki gre na Kranjsko, ne bo obdavčeno z novo ali višjo vodno mitnino ali naklado in da bo ohranjeno staro trgovanje in pogodbe s Kranjsko; 6. določiti se mora, da se kupuje proviantno žito za vojsko v Italiji na Štajerskem po deželnih cenah in točno plača iz eraričnih sredstev; 7. prepovedati se mora uvoz hrvaškega in ogrskega vina na Kranjsko za potrebe dežele. Kar pa bi Kranjska pripeljala vina od tam z dovoljenjem, naj se omeji na male količine; 8. še v letu 1736 se mora določiti sklad za povračilo štajerskega prispevka, sicer ne bodo dali druge polovice zneska 10.000 gld.⁵⁸

Na odlašanje Kranjske in Štajerske je dvor ostro reagiral. Dolžil je deželi krivde, če ne bodo dela dovršena. Kranjski deželni stanovi pa so vkljub vsemu vztrajali

⁵⁶ Stan. A I. fasc. 385 (11. 6. 1736).

⁵⁷ Stan. A I. fasc. NW (11. 7. 1736).

⁵⁸ Stan. A I. fasc. 55 (25. 1. 1737), fasc. NW (11. 7. 1736).

pri 10.000 gld, ki naj bi jih dali v dveh letih in čakali resolucijo, ki bi jim to dovolila.⁵⁹

Tudi notranjeavstrijska dvorna komora ni plačevala redno prispevka erarja, julija 1736 je bila v zaostanku za 10.000 gld, enako neredni v plačevanju sta bili Štajerska in Kranjska.⁶⁰

1. novembra 1736 se je morala sestati navigacijska komisija, da bi rešila problem povračilnega sklada za posojilo Kranjske in Štajerske. Predstavnik štajerskih deželnih stanov grof Wurmbandt je predlagal v smislu inštrukcije, da se izjavijo o na novo uvedenih mitninah na vrste trgovskega blaga, da bodo štajerski stanovi videli ali jim prinašajo izboljšavo ali škodo. Kajti štajerski deželni stanovi so sklenili, da se bodo uprli vsaki višji mitnini na štajerske produkte in blago, ki bi šlo skozi Kranjsko. Grof Wurmbandt je predlagal, da bi dobili povračilni sklad na ta način, da bi stavili višje tranzitne mitnine na živila, ki se izvažajo iz Ogrske, Srbije, Slavonije in Hrvatske ter iz dohodkov izsušenih zemljišč ob Ljubljanci. Agrarne produkte naj bi obremenili z mitnino v času, ko je uvoz pridelkov sicer prepovedan, ker je v deželi sami dovolj pridelkov. Štajerska je zahtevala, da se dovoli le majhen uvoz vina iz Ogrske in Hrvatske na Kranjsko. Navigacijska komisija pa naj bi predlagala vladarju, da bi zagotovil, da se bo pri preskrbi cesarske armade v Italiji kupovalo žito predvsem na Kranjskem in Štajerskem po deželni ceni, ker je bila sicer nevarnost, da bi ob dobrih letinah ostajalo kranjsko in štajersko žito neprodano. Štajerski stanovi so še posebno poudarili, da se mora njihov prispevek porabiti predvsem za izboljšanje plovbe na njihovem območju.⁶¹

19. februarja 1737 se je ponovno sestala navigacijska komisija v Ljubljani, da bi pretresla pogoje, ki jih je postavila Štajerska za odobritev zneska 20.000 gld. Soglašala je z zahtevami štajerskih deželnih stanov glede roka oddaje denarja, da da Štajerska polovični prispevek enako kakor drugi, da dežela ne bo prikrajšana zaradi savske plovbe na pravicah in trgovini, da se bo denar v glavnem uporabljal le za izboljšave na štajerskem območju in da ne bodo v bodoče zahtevali nobenega prispevka več. Glede zahtev, da ne sme biti štajersko trgovsko blago, ki gre na Kranjsko, obdavčeno z novo ali višjo vodno mitnino ali naklado, in da bo ohranjeno staro trgovanje in pogodbe s Kranjsko, je imela komisija pomisleke, ker je bilo potrebno ustvariti nek sklad za povračilo, ki pa ne bi posebno bremenil prebivalce in trgovino Kranjske. Komisija je podprla zahtevo po nakupu provianta prvenstveno na Štajerskem tudi za Kranjsko. Štajerske zahteve po monopolu v trgovini z žitom in vinom so zavrnil, češ da naj se o tem dogovore s Kranjsko. Kajti mnogo vina so uvažali tajno preko Sotle na Štajersko in ga dalje prodajali pod imenom štajersko vino. Glede sklada za povračilo se je zdelo komisiji pravično, da dobita obe deželi povračilo. Ker pa Štajerci niso hoteli dati denarja prej, dokler ne bi bil določen sklad, je komisija predlagala, naj bi se sklad omejil le na Kranjsko. Podprla je zahteve, da se tudi Srbija in Slavonija pritegneta v to delo in da se njihovi pridelki, ki so cenejši, obremene s tranzitno mitnino. Nepotrebno pa je dajati na prepovedano blago konsumno mitnino, ker tega blaga ne dovolijo prevažati mitnice. Soglašali so, da dajejo Štajerci prispevke istočasno kot drugi in da o spremembah obveščajo Štajersko.⁶²

Kranjska je že oddala 21. februarja 1737 10.000 gld za savska dela. Ostalih 10.000 gld pa je sklenila dajati mesečno v obrokih po 1500 gld pod pogojem, da jih bo dajala tudi Štajerska. Tudi erar je nakazal denar pri notranjeavstrijskem bančalnem kolegiju. Štajerska je obljubila, da bo dala svoj prispevek v določenem roku.⁶³ Za dela na Savi in Ljubljanci so izdali v aprilu 1737 2306 gld 40 1/2 kr in potrebovali za dela v juniju še 2639 gld 39 kr, zato je moral notranjeavstrijski tajni svet znova terjati stanove.⁶⁴ Kljub zagotovilom Štajerska ni dala drugih 10.000 gld zaradi

⁵⁹ Stan. A I. fasc. NW (30. 6. 1736, 14. 7. 1736), fasc. 55 (21. 7. 1736).

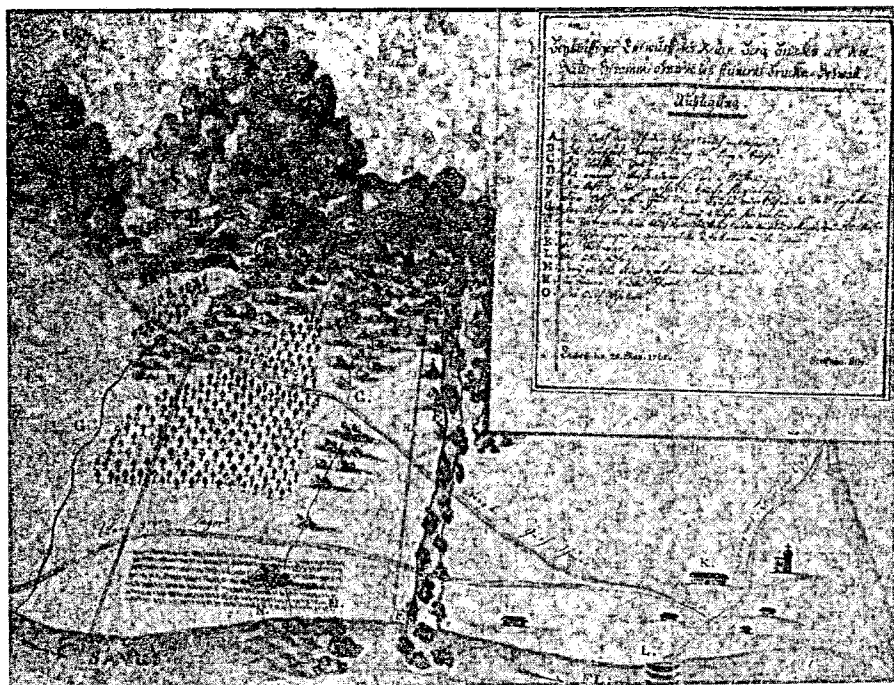
⁶⁰ Stan. A I. fasc. NW (31. 7. 1736), fasc. 385 (18. 12. 1736).

⁶¹ Stan. A I. fasc. 55 (25. 1. 1737).

⁶² Stan. A I. fasc. 55 (19. 2. 1737).

⁶³ Stan. A I. fasc. 55 (19. 2. 1737, 21. 2. 1737); fasc. 385 (20. 4. 1737).

⁶⁴ Stan. A I. fasc. 55 (10. 6. 1737, 22. 7. 1737).



*Prikaz novega 'usada' na Savi pri Mostovskem slapu, načrt Štefana Silly 1765
(Arhiv SR Slovenije, Dež. glav., škatla 293, Nav. lit. S 1/1)*

pomanjkljive varnosti povračila. Obresti za posojilo naj bi po zahtevi štajerskih stanov odplačevali od odobrenih kontribucij.⁶⁵ Stanovi Kranjske in Štajerske so dali na terjatve za povračilo glavnice za savska dela pripombe, kjer so poudarili, da ne morejo dati drugega obroka 10.000 gld, ker še ni bil projektiran sklad za povračilo vložene glavnice. Glavni vzrok zavlačevanja finansiranja je bil v težnji Štajerske za monopolom v trgovini z žitom in vinom na Kranjskem. Proti štajerskim poskusom monopola trgovine niso bili le kranjski deželni stanovi, ampak tudi vladar, ki je podaril v resoluciji, da je trgovina prosta vsem. Stanovi so trdili, da niso naturalije, ki so jih uvažali v deželi iz Ogrske za potrošnjo ali tranzit, dovolj obremenjene z davkami. Kajti z mitninami bi mogli doseči izenačenje v cenah domačih in tujih agrarnih produktov. Vladar je dovolil, da smeta deželi predpisovati tarife za domače in tuje naturalije, na tranzitno blago iz Ogrske, Slavonije, Srbije in Hrvatske pa se ne sme naložiti prevelika taksa ali vodna mitnina.

Da bi se določila tarifa vodne mitnine za tranzitno blago, so predlagali stanovi, da bi sklicali konferenco v Gradcu, kamor bi prišel pooblaščen komisar iz Kranjske, ali pa naj bi dvorna komisija za navigacijo v Ljubljani predlagala osnutek tarife za mitnine na tranzitne in potrošne naturalije iz Ogrske. Predlog konference v Gradcu za izdelavo tarif je notranjeavstrijski tajni svet zavrnil. Zahteval je, da obe deželi predložita osnutek vladarju, ki bo odločil o tarifi.⁶⁶

Ko je 1737 nastal zemeljski usad pri Prusniku, se je problem finansiranja zaostрил. Štajerska ni dala za odstranitev usada nobenega prispevka, zato je zaprosila Kranjska, da bi tudi Štajerska plačevala v ta namen. Pri tem so se opirali kranjski stanovi na račune prejemnikov mitnine na Savi, ki so kazali, da povprečno vozi po

⁶⁵ Stan. A I. fasc. 385 (17. 7. 1737).

⁶⁶ Stan. A I. fasc. 385 (2. 11. 1737).

Savi 400 čolnov, od katerih je le 100 kranjskih, ostali pa so štajerski. Ker pa sta imeli od urejene plovbe koristi tudi Ogrska in Hrvatska, naj bi tudi oni prispevali za odstranitev Prusnika.⁶⁷

Dvorna resolucija z dne 6. aprila 1738 je odredila, da prispevajo za odstranitev usada pri Prusniku erar 18.000 gld, Štajerska in Kranjska pa po 6000 gld, ki jih jim pozneje povrnejo. Tako je padla na deželi nova obremenitev. Obe sta bili še s plačili drugega obroka 10.000 gld v zaostanku; tako je Kranjska dolgovala še 7500 gld, Štajerska pa še vso vsoto.⁶⁸

1738 so plačali kranjski stanovi v okviru drugega dovoljevanja 7000 gld za savska dela. Štajerski stanovi pa so vezali plačilo drugega obroka 10.000 gld na pogoj, da jim kranjski stanovi plačajo dolg 7705 gld od preskrbe dveh konjeniških kompanij iz leta 1712, in na določitev sklada za povračilo glavnice.⁶⁹

28. julija 1738 je predlagal kranjski deželni zbor, da se da iz sklada vinske naklade za povračilo kranjskega in štajerskega posojila 26.000 gld za Savo, zato pa so stanovi pristali, da se plačuje vinska naklada 1 denariča (pfeniga) od mere dolenskega vina.⁶⁹

Predlog kranjskih stanov za povračilo iz sklada vinske naklade je podprla tudi dvorna navigacijska komisija. Vladar sicer predlogu ni nasprotoval, a je vezal odobritev na poročilo notranjeavstrijske dvorne komore, toda sklad naj bi se uporabljal tudi za nova regulacijska dela tako na kranjski kot na štajerski strani. Temu pa so nasprotovali kranjski deželni stanovi, ker je Štajerska sicer odobrila za dela 26.000 gld, a je dala le 16.000 gld, Kranjska pa je morala dati vseh 26.000 gld. Deželni stanovi Kranjske so ponovno zaposili, da bi bil sklad namenjen za povračilo tega kapitala.⁷⁰

Dvorna resolucija 19. januarja 1739 je dovolila, da se da iz sklada vinske naklade povračilo Štajerski. Štajerski deželni stanovi pa so predlagali, da bi se omejil sklad vinske naklade tako, da bi uporabili vinsko naklado, ki se pobira ob štajerski meji, za povračilo dolga Štajerski. Ta naj bi dobila sopesest tega sklada in povračilo posojila 16.000 gld z obrestmi vred; le tako je bila pripravljena plačati še drugi obrok 10.000 gld v navigacijski sklad.⁷¹

Na pritožbe kranjskih stanov je vladar odobril, da se izplača iz sklada vinske naklade še 78.000 gld, ki so jih dali erar, Srbija in Slavonija za navigacijske izboljšave in da se iz sklada krijejo stroški bodočih del na Savi in Ljubljani.⁷²

Kranjski deželni zbor je pristal na svojem zasedanju 26. maja 1739, da se vrne, štajerskim stanovom 16.000 gld, ki so jih dali za savska dela v teku treh let, in da kranjski stanovi, plačajo iz sklada vinske naklade še zaostalih 10.000 gld za Štajersko, a pod pogojem, da bi dala tudi Štajerska dnevno po 120 delavcev, ki naj bi bili plačani, in da se vrne tudi Kranjski 26.000 gld. Bili pa so proti temu, da bi vrnili erarju, Srbiji in Slavoniji 78.000 gld iz sklada vinske naklade z utemeljitvijo, da so bila dela narejena, predvsem zaradi Slavonije, Hrvatske in Banata, in prevozov provianta, ki so ga izvažali iz njih. Predlagali so, da te dežele vrnejo denar erarju, ki je bil sam pri delih udeležen le z 18.000 gld in ni zahteval poznejšega povračila. Tudi v bodoče naj bi izdatke za savska dela nosile tudi Srbija, Slavonija in dvorna komora,

⁶⁷ Stan. A I. fasc. 385 (21. 1. 1738, 12. 4. 1738, 28. 1. 1738, 4. 2. 1738).

⁶⁸ Stan. A I. fasc. 385 (5. 5. 1738, 25. 6. 1738, 17. 7. 1738, 22. 9. 1738, 20. 5. 1738, 21. 7. 1738).

⁶⁹ Stan. A I. fasc. 385 (28. 7. 1738). — Sklad vinske naklade je bil prvotno namenjen za povračilo 100.000 gld, ki so jih dali kranjski stanovi 1734 za nabavo provianta, ostanek pa naj bi služil po predlogu kranjskih deželnih stanov za odplačilo deželnim stanovom. Zato so uvedli na vsa v deželi konsumirana vina od 1. februarja 1736 novo naklado. Štajerski stanovi so se pritožili in dosegli, da je dvorna resolucija 24. marca 1736 določila, da se dovoli naklada na vsa vina, ki se konsumirajo na Kranjskem, in sicer na kranjska in štajerska vina po 1 denarič, na laška, vipavska in kraška vina pa po 2 denariča od mere. 17. aprila so na to deželni stanovi Kranjske prosili, da se dolenska vina ne obdavčijo, ker je to proti deželnim svoboščinam, 1 denarič naklade na štajerska vina pa naj se naloži kupcem in tovarnikom. Štajerska vina so bila boljše kakovosti in so jih v deželi več potrošili kot domačih vin. Tako se je preskrbovala cela Gorenjska po vodi z dolensjkimi kislimi vini (Mahrwein). Dolenska vina so bila po kakovosti slabša in manj donosna, zato naj bi bila oproščena vinske naklade, temu pa niso ugodili in 19. oktobra 1737 so uvedli 1 denarič na dolenska vina. Proti temu so se stanovi upirali.

⁷⁰ Stan. A I. fasc. 385 (23. 12. 1738, 22. 11. 1738, 19. 12. 1738, 23. 12. 1738).

⁷¹ Stan. A I. fasc. 385 (4. 10. 1748, 7. 4. 1739, 26. 5. 1739).

⁷² Stan. A I. fasc. 385 (26. 5. 1739).

in sicer 3/5-brez povračila iz sklada vinske naklade, Štajerska in Kranjska pa 2/5, ker sklad ne bi zadoščal za financiranje regulacijskih del. Stanovi pa so znova predlagali, da bi se sklad vinske naklade določil tudi za okrepitev deželne gospodarstva.⁷³

Dvorna resolucija 11. julija 1739 je stanovske pripombe glede financiranja regulacijskih del sprejela.⁷⁴ Vprašanje povračila 16.000 gld Štajerski pa še ni bilo rešeno. Šele 1743 so sklenili kranjski deželni stanovi, da bodo vrnili Štajerski glavnico 16.000 gld z obrestmi vred v 4 letih, a le pod pogojem, da ostane sklad vinske naklade v njihovih rokah. To pa je dvor odbil in zahteval, da dežela izjavi, ali bi s skladom vinske naklade sprejela tudi vse dolgove, ki so vezani nanj, ali bi sklad upravljal erar sam in plačal vse dolgove. Kranjski stanovi so izplačali Štajerski v letih 1743—1744 zaostale obresti in v letu 1744 prvi obrok posojila. Stanovi so prevzeli tudi plačilo posojila, ki ga je dobila komisija za ureditev plovbe v dobi predsedovanja Korbinijana grofa Sauraua od pl. Markha pod pogojem, da se plača iz sklada vinske naklade. Odplačevanje štajerskega posojila se je zavleklo do 1749.⁷⁵

Leta 1747 je prevzela upravo vinske naklade posebna komisija. Stanovi so dolgovali še Štajerski 4000 gld, katere naj bi prevzel po predlogu stanov erar ali reprezentanca, in komora, ki je upravljala sklad vinske naklade. A dvorna resolucija je 7. avgusta 1748 odredila, da morajo dolg poravnati sami stanovi. Za plačilo dolga naj bi najeli novo posojilo. Temu so se kranjski stanovi upirali in prosili, da bi bili oproščeni plačila zadnjega obroka. Na ponovno zahtevo štajerskih deželnih stanov in prošnjo kranjskih, ki niso imeli sredstev za vračanje, je dvorna resolucija 1. marca 1749 določila, naj štajerski stanovi počakajo na odplačilo 4000 gld, dokler se ne najde poseben sklad za povračilo. S tem so se končala dolgoletna trenja med kranjskimi in štajerskimi deželnimi stanovi glede povračila glavnice za dela pri ureditvi plovbe.⁷⁶

Z zgraditvijo kanalov na Ljubljani je nastalo vprašanje odškodnine za odvzeta zemljišča, za kar so morali kranjski deželni stanovi najeti novo posojilo 11.500 gld.⁷⁷

V navigacijski sklad se je stekala tudi konservacijska pristojbina, imenovana tudi vodna mitnina ali vodna pravica. Njen dohodek naj bi omogočil vzdrževanje že izvedenih del za izboljšanje plovnosti Save in Ljubljane. Patent iz leta 1738 je določil, da morajo plačevati čolnarji po 2 gld od vsega, 1 gld 30 kr od polovice in 30 kr od četrte tovara čolna. Ustanovljena sta bila dva kameralna mitninska urada v Litiji in Radečah za pobiranje vodne mitnine.⁷⁸ Izvajanje tega patenta se je zavleklo. 8. marca 1742 so sklenili nastaviti prejemnike vodne mitnine. Pobirati so jo začeli s 1. aprilom. Patent 29. novembra 1742 je uvedel proporcionalno plačevanje vodne mitnine glede na daljavo vožnje, in to v Klečah, Litiji in Krškem.⁷⁹

Radeče	Kleče, Kašelj, Ljubljana	2 gld
Litija	Kleče, Kašelj, Ljubljana	40 kr
Litija	Radeče	20 kr
Radeče	Brežice	40 kr
Radeče	Krško	30 kr
Krško, Brežice	Litija	2 gld
Ljubljana, Kleče, Kašelj	Kompolje, Sevnica, Brestanica, Krško, Brežice	2 gld

Štajerski čolnarji so se skušali izogniti plačevanju omenjene pristojbine: dvorna resolucija 4. decembra 1743 pa je poudarila, da ni nihče oproščen vodne mitnine,

⁷³ Stan. A I. fasc. 385 (26. 5. 1739).

⁷⁴ Stan. A I. fasc. 385 (27. 1. 1740, 18. 3. 1740, 9. 12. 1740).

⁷⁵ Stan. A I. fasc. 385 (8. 7. 1741, 28. 7. 1741, 5. 8. 1741, 31. 6. 1743, 23. 10. 1743, 20. 9. 1743, 15. 2. 1744, 10. 3. 1744), fasc. 322 (1. 7. 1743, 5. 7. 1743), fasc. 555 (3. 8. 1743), fasc. 320 (30. 5. 1744, 8. 6. 1744); Kom. nav. (29. 6. 1744).

⁷⁶ Stan. A I. fasc. 385 (1. 3. 1748, 16. 5. 1748, 4. 10. 1748, 1. 2. 1749, 7. 2. 1749, 8. 3. 1749); RK fasc. XLVI/1 (7. 8. 1748, 14. 9. 1748).

⁷⁷ Stan. A I. fasc. 385 (22. 11. 1741, 7. 3. 1742), fasc. 379 e (15. 3. 1742).

⁷⁸ RK XLVI/1 (18. 10. 1747).

⁷⁹ RK XLVI/1 (18. 10. 1747); Normalije fasc. 3 (17. 10. 1747); Kom. nav. (10. 11. 1750).

ker je njen sklad premalo donosen. Leto kasneje je morala obnoviti ukaz graška vlada; ker se niso hoteli pokoravati čolnarji iz Laškega.

Vodno mitnino so izročali prejemniki četrletno Francu Sigmundu Kappusu pl. Pichelsteinu, upravitelju navigacijskega sklada in višjemu prejemniku na Kranjskem.⁸⁰

Dohodki vodne mitnine so znašali⁸¹ leta 1742 438 gld 52 kr, leta 1743 408 gld 38 kr 2 d, leta 1744 581 gld 29 kr 2 d in leta 1745 1037 gld 19 kr.

V sklad za navigacijo je šla tudi vinska naklada 1 denariča na dolensko vino, v kolikor so ga prevažali po Savi. Naklado so uvedli 19. oktobra 1737.⁸²

Skladu so prepustili tudi za 20 let dajatve od produkcije svinčenih in bakrovih rudnikov, ki bi jih odkrili ob Savi pri delih za plovnost in ki so pripadali dvorni komori.⁸³

Čolnarske mezde in tarifa

Tarifa za prevoz blaga je bila sprva prepuščena svobodnemu dogovoru med prevoznikom in trgovcem; a zaradi lokalnega pomena prometa ni bila pretirana. S povečanjem prometa in njegovo razširitvijo na daljavo vse do Beograda pa se je stanje spremenilo. Višina tarife je rasla in padala glede na število transportov. V tridesetih letih 18. stoletja, ko so vozili transporti v Beograd, je znašala tarifa 18 gld. Zaradi pritožb prevoznikov je določil deželni patent 4. februarja 1736 naslednjo tarifo: za prevoz od Mokric do Kašlja 12 gld, od Brežic do Kašlja 14 gld, od Krškega ali Vidma od Kašlja 12 gld, od Sevnice ali Radne do Kašlja 10 gld in od Radeč do Kašlja 9 gld.⁸⁴

Ko je bila prekinjena plovba zaradi usada pri Prusniku, so spremenili tarifo. Od Mokric do Mitala je veljala 10 gld, od Brežic 9 gld, od Vidma ali Krškega 7 gld, od Sevnice ali Radne 5 gld in od Radeč 4 gld. Za iztovarjanje pri usadu so plačevali od vedrice 3 kr ali pa za ves čoln 30 kr. Čolnarska tarifa od Mitala do Kašlja je bila 5 gld. Prehrano za čolnarje, kruh in vedrico vina je moral preskrbeti tovarnik ali trgovec. Čolnarji se tarife niso držali in so zahtevali višjo tovarnino, kmeta Berdajs in Prusnikar, ki sta prevažala pri usadu, pa po 2 gld 30 kr od čolna, kar so jima prepovedali.⁸⁵

Vodstvo regulacijskih del 1747—1766

Skrb za regulacijska dela in za ohranitev že obstoječih naprav se je poživila šele s prihodom grofa Haugwitzja na Kranjsko. Leta 1747 je prevzela posle začasno reprezentanca in komora. Obnovili so delo dvorne komisije za ureditev plovbe, ki so jo tvorili bivši kranjski deželni vicedelo grof Orzon kot predsednik in Leopold grof Lamberg, Vajkard grof Barbo in Ivan Hieronim Merzina pl. Merzenheimb kot člani. Komisija je morala skrbeti za odstranitev usada Prusnika, vzpostaviti neprekinjeno vožnjo na Savi in Ljubljani ter plačati odškodnino za zemljo, ki so jo odvzeli podložnikom pri gradnji kanalov na Ljubljani. Komisija je ocenila odškodnino na 3438 gld 3 kr 3 denariče. Nadalje naj bi poskusili vožnjo s čolni šesterci ter ugotovili, do kod bi mogli pluti z njimi, ne da bi bilo potrebno prekladati tovore, in pospeševali vleko s konji.⁸⁶

Skrb za vzdrževanje navigacije je prevzela 1749 ministerialna bankalna deputacija (oz. višji komerčni direktorij) na Kranjskem, ki je določala tudi višino mezd za čolnarje in reševala pritožbe v zvezi z navigacijo. Pod njeno jurisdikcijo so spadali tudi čolnarji.⁸⁷

⁸⁰ Stan. A I. fasc. 385 (7. 12. 1743, 2. 1. 1744), fasc. 11 (15. 4. 1744); Kom. nav. (4. 3. 1744).

⁸¹ Stan. A I. fasc. 385.

⁸² Kom. nav. (5. 1. 1742).

⁸³ Stan. A I. fasc. 385 (12. 4. 1738).

⁸⁴ Stan. A I. fasc. 385 (9. 12. 1737).

⁸⁵ Stan. A I. fasc. 385 (9. 12. 1737, 28. 12. 1737).

⁸⁶ RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754); Stan. A I. fasc. 385 (12. 3. 1747).

⁸⁷ Resolucijska knjiga 1750, f. 142 (12. 5. 1750); RK Kom. kom. fasc. S/20 (28. 5. 1750); Resolucijska knjiga 1750, f. 333 (12. 12. 1750).

Ker je bila obnovitev regulacijskih del zvezana z velikimi stroški, je predlagala ministerialna bankalna deputacija 1. avgusta 1751 deželnim stanovom Kranjske, da bi sami prevzeli skrb za vzdrževanje plovbe na Savi. Predlog so ponovili 7. julija 1753; kranjski deželni stanovi naj bi prevzeli skrb z bremeni in dohodki, ker je bila plovba predvsem v korist deželni trgovini, kar je potrdila tudi dvorna resolucija 21. julija. Kranjskim stanovom naj bi pomagali pri vzdrževanju tudi štajerski stanovi.⁸⁸

Na deželnem zboru 10. decembra 1753 so kranjski deželni stanovi odklonili prevzem, ker so bile naprave preveč propadle zaradi opustitve popravil in ukinjenih mitninskih pristojbin. Za popravila ne bi zadoščal niti sklad 2713 gld 36 3/4 kr, ki je ostal še pri stanovih, niti vodna mitnina. Stanovi so predlagali, da bi prevzeli prebivalci ob Savi ležečih krajev in čolnarji skrb za popravila, zato pa naj bi odpravili vodno mitnino 2 gld.⁸⁹

Dvorna resolucija 30. marca 1754 je potrdila predlog stanov in odvezala ministerialna bankalno deputacijo vzdrževanja savske plovbe in naložila skrb za popravila deželnim prebivalcem in čolnarjem, obenem pa ukinila vodno mitnino. Toda takšen način vzdrževanja ni prinesel plovbi veliko škodo in s tem tudi trgovini. Zaradi slabega vzdrževanja ne bi bila prizadeta le deželna trgovina, ampak tudi državni interesi, ker ne bi mogli po Savi prevažati vojaških čet in provianta v primeru vojne v Italiji ali na Ogrskem. Zato je predlagal predsednik komerčnega konsesa Franc Henrik baron Reigersfeld v svojem referatu 5. septembra 1754, naj bi ponovno prevzela skrb za plovbo po Savi in za regulacijska dela reprezentanca in komora. Obnoviti se je morala trgovina z Ogrsko in Hrvatsko, ki je zaradi neredov in zaprek na poteh propadla, kar pa ni koristilo niti deželi niti erarju.⁹⁰

Preden je prišlo do odločitve, se je ponudil Franc Jožef Martinic, da sprejme skrb za navigacijo na Savi v zakup pod pogoji, da bi trajal zakup 20 let, prepustili naj bi mu vodno mitnino 2 gld od čolna od 1. novembra 1754 dalje, pobiranje potnega krajcarja in 1 gld 37 kr od čolna za prevoz pri Prusniku, ko bo odstranil zemeljski usad, dalje sklad 2713 gld 36 kr 3 denariče pri stanovih, ki je bil namenjen ureditvi plovbe, in orodje. Dvorna resolucija ni nasprotovala zakupu, če bi bil F. J. Martinic sposoben voditi dela in če bi dal kavcijo.⁹¹ Martinic je bil upravitelj gospodstva Ponoviče in je bil zaposlen že kot podkomisar pri popravilu deželne ceste iz Avstrije proti Ogrski pod vodstvom pl. Werthenthalla.⁹² Komerčni konses na Kranjskem je zahteval, da se skrajša zakupna doba na 12 let in da se določi rok pobiranja vodne mitnine. Od čolnov, ki bi vozili skozi Prusnik, ko bo odstranjen zemeljski usad, naj bi Martinic pobiral največ 3 gld skupaj z 2 gld vodne mitnine. Komerčni konses ni odobril pobiranja potnega krajcarja in izročitve navigacijskega sklada pri stanovih. Martinic se ni strinjal z omejitvami komerčnega konsesa.⁹³

Baron Reigersfeld je zaslišal tudi druge člane komerčnega konsesa o Martinicevi ponudbi. Janez Kr. Nemizhoffen je podprl Martinicevo zahtevo glede 20-letnega zakupnega roka, pobiranja vodne mitnine 2 gld od čolna in 1 gld 37 kr za prevoz pri Prusniku, izročitev navigacijskega sklada in orodja. Zakupnik naj bi dal jamščino najmanj 5000 gld in poročal letno reprezentanci in komori na Kranjskem o donosu vodne mitnine. Nemizhoffen je predlagal, da se dela na Savi oddajo po licitaciji, če ne bi sprejel Martinic teh pogojev. Z mnenjem Nemizhoffna je soglašal tudi ljubljanski župan Matevž Franc Peer. Tudi Reigersfeld je menil, da je Martiniceva ponudba ugodna. Po njegovih kalkulacijah bi dobil Martinic od vodne mitnine 20.000 gld, za prevoz pri Prusniku 11.250 gld in iz navigacijskega sklada pri stanovih 2713

⁸⁸ RK fasc. XLVI/1 (1. 6. 1751); Resolucijska knjiga 1753 (21. 7. 1753); RK fasc. XLVI/1 (21. 7. 1753); Stan. A I. fasc. 385 (1. 8. 1753); Resolucijska knjiga 1753, f. 505 (30. 11. 1753).

⁸⁹ Stan. A I. fasc. 385 (22. 10. 1753, 10. 12. 1753); RK fasc. XLVI/1 (10. 12. 1753).

⁹⁰ Resolucijska knjiga 1754, f. 139 (30. 3. 1754); RK fasc. XLVI/1 (30. 3. 1754, 5. 9. 1754), fasc. XLVI/2 (5. 9. 1755).

⁹¹ RK Kom. kom. fasc. S/20 (10. 12. 1754, 29. 10. 1754); Resolucijska knjiga 1754, f. 391 (19. 10. 1754).

⁹² RK Kom. kom. fasc. S/20 (10. 12. 1754).

⁹³ RK fasc. XLVI/1 (14. 11. 1754).

gld 36 kr 3 denariče, skupaj 33.963 gld 36 kr 3 denariče, izdatkov pa bi bilo v 20 letih 29.780 gld.⁹⁴

Svoje mnenje pa je spremenil Reigersfeld po pogovoru s čolnarskim nadzornikom Štefanom Sillyjem, ki mu je priznal, da mu je ponudil Martinic polovico dobička od zakupa, če bi mu pomagal pri delu. Po mnenju Sillyja bi bilo bolje, da Martinicu ne bi dali zakupa, ker bi mogli urediti plovbo v 3—4 letih z 12.000—14.000 gld. Zato je predlagal Reigersfeld, da bi prevzela skrb za vzdrževanje plovbe na Savi in vodstvo navigacijskih del reprezentanca in komora, za Kranjsko, kar je potrdil tudi dvor.⁹⁵ Hoffmann, član komerčnega konsesa, pa je menil, da bi bilo bolje, če bi prevzela skrb za plovbo posebna komisija ali direkcija, katere član naj bi bil Reigersfeld, ki naj bi si vzel v pomoč še nekaj svetnikov. V komisijo naj bi pritegnili tudi fiskala pl. Merzenheimba, ki je bil že pred leti član dvorne komisije za ureditev plovbe na Savi in Ljubljani. Hoffmannov predlog je podprla tudi reprezentanca in komora, ki je predlagala, da bi komisija skrbela za popravila na Savi. Dvor pa je to odklonil kot nepotrebno, ker je nadzoroval savsko plovbo čolnarski nadzornik Štefan Silly. Skrb za plovbo je prevzela reprezentanca in komora, za inšpektorja plovbe pa je bil imenovan Ignac baron Apfalterer; ker pa je moral ostati v Ljubljani zaradi obračunov prejemniškega urada, so namesto njega imenovali barona Zierheima. Savski inšpektor je skrbel za izboljšavo in pospeševanje plovbe, nadzoroval je izdatke in prejemke vodne mitnine.⁹⁷

1758—1762 je bil savski inšpektor Franc Leopold pl. Seethall.⁹⁸ 1762 je bilo poverjeno vrhovno nadzorstvo nad savsko plovbo in vodstvo del komerčnemu svetniku pl. Fremautu. Njemu je moralo deželno glavarstvo predlagati vse predloge glede izboljšanja plovbe na Savi vse do 1771. Štefan Silly mu je bil podrejen in je bil imenovan za inšpektorja savske plovbe s sedežem v Prusniku.⁹⁹

Regulacijska dela 1747—1766

Dvorna komisija za navigacijo je morala poskrbeti po navodilih grofa Haugwitz za odpravo zemeljskega usada pri Prusniku in poživiti dela za izboljšanje čolnarstva na Savi. Ker so popravljali od 1742 le manjše naprave, ki so bile zgrajene v letih 1735—1739, so te v glavnem propadle. Pri kanalih so pokradli jeklene vrvi. Na vlečnih poteh je raslo grmovje. Da bi preprečil še večjo škodo, je izdal grof Haugwitz ponovno patent z dne 20. junija 1738, ki je določal kazni za poškodovanje in ropanje kanalov.¹⁰⁰

Leta 1747 so začeli zopet odstranjevati zemeljski usad pri Prusniku. Dela so nadaljevali v letu 1749, ko jih je vodil inženir major Fräst, ki je vodil dela tudi pri utrjevanju zidu kanala v Štepanji vasi.¹⁰¹

20. julija 1749 se je ponovno začel ugrezati hrib pri Prusniku. Ugrezanje je trajalo dva dni. Novo nastali zemeljski usad sta pregledala 5. septembra svetnika reprezentance in komore Reigersfeld in Hohenwart; hrib se je še počasi ugrezal: Ker še niso docela odstranili zemeljskega usada iz 1739, so še vedno morali prevažati blago po suhem 285 m daleč.¹⁰² 19. decembra sta pregledala Savo do Belega slapu in Ljubljani ing. Renner, ki je prišel iz Petrovaradina, in čolnarski nadzornik Štefan Silly. Na pobočju hriba pri Prusniku je bilo še mnogo skal, ki bi se mogle utrgati in povzročiti nove zemeljske usade. Novo nastali zemeljski usad pri Prusniku je bil dolg 1140 m, širok 95 m in visok 22—24 m. Ing. Renner je predlagal, da bi naredili vlečno

⁹⁴ RK Kom. kom. fasc. S/20 (10. 12. 1754).

⁹⁵ RK fasc. XLVI/1 (7. 1. 1755); Kom. kom. fasc. S/20 (7. 1. 1755); Resolucijska knjiga 1754, f. 464—466 (21. 12. 1754).

⁹⁶ RK fasc. XLVI/1 (15. 1. 1755, 1. 2. 1755); Resolucijska knjiga 1755, f. 46—49 (1. 2. 1755).

⁹⁷ RK fasc. XLVI/1 (7. 1. 1755, 15. 1. 1755, 17. 2. 1755); Resolucijska knjiga 1755, f. 46—49 (1. 2. 1755), 1755, f. 72 (6. 3. 1755); RK fasc. XLVI/1 (20. 3. 1755).

⁹⁸ Resolucijska knjiga 1758.

⁹⁹ RK fasc. XLVI/3 (29. 11. 1762); Dež. glav., Navigationssachen (krajšano Nav.) S/1 (5. 10. 1764).

¹⁰⁰ Stan. A I. fasc. 385 (12. 3. 1747).

¹⁰¹ Resolucijska knjiga 1747, f. 527 (2. 12. 1747), f. 603 sl. (30. 12. 1747), 1749, f. 115 (16. 5. 1747).

¹⁰² Gr. A I., Reigersfeld, Diaria (5. 9. 1749); Resolucijska knjiga 1749, f. 282 (13. 9. 1749).

pot od Belega slapa do Prusnika, odstranili skale v savski strugi in popravili kanal na Ljubljani pri Fužinah.¹⁰³ Stroški za popravila kanala bi znašali po proračunu Janeža Jurija Schmidta in arhitekta Kandida Zulianija 3128 gld 38 1/2 kr.

Kanalov na Ljubljani 1750 niso popravljali. Kljub temu, da je reprezentanca in komora s patentom pozvala zemljiške gospodske, da pošljejo podložnike na delo pri kanalih, jih tē niso poslale.¹⁰⁵

Avgūsta 1751 je prēgledal baron Flachenfeld Ljubljani in Savo. Grmičevje je že zarastlo strugo takō, da je oviralo plovbo. Dotlej je skrbel za odstranjevanje grmičevja erar, zato je predlagal Flachenfeld, da bi skrbeli za odstranjevanje, gospostva ali lastniki imenj ob Savi in Ljubljani, kar so tudi sprejeli.¹⁰⁶ Kanali naj bi se nujno popravili. Pri kanalu pri Forstlechnerjevem mlinu je bil porušen zid, uničene zatvornice in jez. Kanal v Štepanji vasi je bil povečini podrt. Kanal pri graščini Fužine je zasipal potok, razrušen je bil zid, pokvarjenih je bilo vseh sedem zatvornic. Temeljitega popravila je bil potreben tudi vevški kanal. Stroški za popravila vseh kanalov bi znašali 4871 gld 16 kr.

Vlečne poti so bile v letu 1751 še v dobrem stanju, a poraščene z grmičevjem. Od Mošenika do Prusnika je bila vlečna pot zgrajena iz trdega kamna in s škarpami, kjer so pokradli vse železne spojke, zato bi morali obnoviti 530 m vlečne poti. Od Prusnika do Belega slapu vlečna pot še ni bila narejena. Vlečna pot od Belega slapa do Zidanega mosta je bila uničena. Zemeljski usad pri Prusniku je še vedno predstavljal veliko oviro čolnarjenju, ker je bil nasip dolg 475 m in širok 76 m, preko njega so se spuščali slapovi, ki jih ni mogel prepluti noben čoln. Sava je zaradi nasipa narastla za 5 m.

Flachenfeld je predlagal, da bi razstrelili skale in uredili prehode od Prusnika do Mitala, ker je bila možnost novega zemeljskega usada. Izdatki za vsa potrebna popravila na Savi in Ljubljani bi znašali 12.320 gld 16 kr.¹⁰⁶

Na Savi so popravljali v letu 1752 le manjše naprave.¹⁰⁷ Plovba po Savi je bila zelo nevarna, ker je nastal 1752 nov zemeljski usad »na jezu«.¹⁰⁸ Kanale na Ljubljani sta pregledala v tem letu Jurij Danijel Rughk pl. Freistadt, komerčni svetnik kneževine Hessen-Hanau, in artilerijski poročnik inženir pl. Gerhardt. Naredila sta predračun za popravilo kanalov, ki bi znašalo 1479 gld 2 kr.¹⁰⁹

1753 in 1754 so prenehala vsa dela za popravila na Savi in Ljubljani zaradi spora, kdo naj bi prevzel skrb za vzdrževanje plovbe. Za deželne potrebe je plovba zadostovala, erar pa se ni več brigal, ker je minula potreba po prevažanju provianta v Italijo. Bila je nevarnost, da bi začela poplavljati Ljubljana, ker so bile uničene zatvornice na kanalih.

Obnovitev kanalov na Ljubljani in plovbe po Savi je zagovarjal Reigersfeld zaradi pomena, ki bi ga lahko imeli kanali v primeru vojne v Italiji. Sava bi lahko bila pomembna prometna zveza kljub cesti iz Karlovca na Vrbovsko in Bakar, kajti ta cesta pozimi ni bila uporabna zaradi snega. Če ne bi popravili in obnovili naprave na Savi in Ljubljani, bi se omejil promet po Savi le na deželne pridelke, kakor je bilo pred začetkom regulacijskih del. Obnoviti bi morali vse naprave, ki so bile zgrajene v dobi grofa Sauraua.

Reigersfeld je predlagal, da bi zgradili kanale na Ljubljani z jezovi. S tem bi pustili možnost za njihovo poznejšo obnovitev. Kanale, v katerih je imela voda velik padec (v prvem in četrtem kanalu 3,25 m, v drugem 2,84 m, v tretjem 8,85 m) bi izkoristili za pogon strojev v manufakturah. Uporabo kanalov in zemljišč naj bi prepustili podjetnikom zastonj in jih oprostili davkov za 20 let; s tem bi jih pritegnili.¹¹⁰

¹⁰³ Resolucijska knjiga 1749, f. 282 (13. 9. 1749); Gr. A I., Reigersfeld, Diaria (7. 12. 1749).

¹⁰⁴ RK fasc. XLVI/1 (14. 2. 1750).

¹⁰⁵ RK fasc. XLVI/1 (29. 3. 1751, 8. 4. 1751, 13. 9. 1751).

¹⁰⁶ RK fasc. XLVI/1 (12. 8. 1751), fasc. XLVI/3 (1760).

¹⁰⁷ Stan. A I. fasc. 405 (12. 6. 1752, 18. 12. 1752).

¹⁰⁸ RK fasc. XLVI/1 (25. 10. 1753).

¹⁰⁹ RK fasc. XLVI/2 (20. 9. 1754, 20. 9. 1754); Gr. A I., Reigersfeld, Diaria (26. 1. 1752).

¹¹⁰ RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754).

Z Reigersfeldovimi predlogi se ni strinjal J. J. Hoffmann, svetnik reprezentance in komore na Kranjskem, ki je predlagal, da bi zasuli kanale, ker je bila plovba po njih težka. Obnovitvi kanalov na Ljubljani so nasprotovali savski in ljubljanski čolnarji, ljubljanski trgovci in prebivalci vasi Zaloga. Savski čolnarji niso hoteli voziti po kanalih, marveč so iztovarjali vino v Zalogu. Prevoznništvo in shranjevanje blaga je donášalo zaslupek prebivalcem Zaloga. Vskladiščenje je bilo tudi dohodek ljubljanskih trgovcev. Ceh čolnarjev na Ljubljani, ki nečlanom ni dovolil čolnariti po Ljubljani, se je upiral, da bi vozili savski čolnarji po Ljubljani. Obnovo kanalov in podaljšanje plovbe po Ljubljani so želeli predvsem tržaški in ogrski trgovci, ker bi se zmanjšali prevozni stroški za 16-kr pri osmih sodih tovara.¹¹¹

O usodi kanalov je odločila dvorna resolucija 21. decembra 1754, ki je potrdila predlog Reigersfelda, da zagradijo kanale z zatvornicami in jih dajo v uporabo podjetnikom za manufakture. Kljub temu so pregledali savski inšpektorji F. A. pl. Zierheim, Silly in gorenjski okrožni glavar baron pl. Taufferer znova kanale na Ljubljani. Taufferer in Silly sta predlagala, da bi kanale obnovili, ker bi bili lahko pomembni pri transportu čet in provianta v Italijo in bi obnovev bila cenejša kakor zasutje. Ker je nasprotoval temu svetnik Hoffmann, je ogledala kanale še posebna komisija reprezentance in komore.¹¹²

1755 so začeli z obnavljanjem vlečnih poti. Savski inšpektor pl. Zierheim je s Š. Sillyjem preplul Savo do Radeč in pregledal, kje so potrebna popravila. Marca so začeli z najbolj nujnimi popravili. Odstranjevali so zemeljski usad pri Prusniku; pri tem jim je pomagala tudi Štajerska.¹¹³ Dela pri Prusniku so napredovala 1755 in 1756 tako, da so lahko pluli 1757 čolni ob srednji vodi polno naloženi, 1758 pa tudi že pri visoki vodi s pomočjo škripca.¹¹⁴ Dela pri Prusniku so bila omejena le na polletni čas, ker ni bilo potrebnega poslopja za čolnarskega nadzornika, ki je vodil dela. Na predlog savskega inšpektorja so odkupili polovično hubo Janža Prusnikarja, ki je spadala pod gospostvo Radeče. Poleg Prusnikarjeve hiše so zgradili 1759 še novo poslopje za savskega inšpektorja.¹¹⁵

V naslednjih letih, dokler ni prevzelo skrb za popravila deželno glavarstvo na Kranjskem, niso bila izvršena nobena nova dela za izboljšanje plovbe. Skrbeli so edino za čiščenje vlečnih poti ob Savi v letih 1760 in 1761.¹¹⁶ Deželno glavarstvo je pripravljalo načrte za delo in jih predložilo komerčnemu svetniku Fremautu. 1764 so opravljali manjša popravila.¹¹⁷ 1765 je nastal med Zidanim mostom in Loko usad, ki je bil dolg 304 m in visok 76—133 m. Zato so to leto odstranjevali skale pri tem novem usadu in nadaljevali z delom pri Prusniku, Belem slapu in slapu pri Radečah. Delali so pri teh delih najeti delavci, rudarji iz Laškega in podložniki bližnjih gospostev, za kar je predpisalo deželno glavarstvo posebno tlako.¹¹⁸

Finansiranje del 1747—1766

Regulacijska dela 1747—1766 so finansirali iz navigacijskega sklada, v katerega so se stekale pristojbine vodne mitnine. Te pristojbine ni bilo nobeno blago oproščeno razen provianta in živine za armado.¹¹⁹

Patent 18. oktobra 1747 je uvedel pobiranje vodne mitnine v Krškem in Klečah. Tako so prejemniki pobirali vodno mitnino 1747 v Krškem, Radečah, Litiji in Klečah. Vodno mitnino v Krškem je pobiral prejemnik od čolnov, ki so privozili iz Bre-

¹¹¹ RK fasc. XLVI/2 (20. 9. 1754).

¹¹² RK Kom. kom. fasc. S/20 (7. 1. 1755); Resolucijska knjiga 1754, f. 464—466 (21. 12. 1754); RK fasc. XLVI/1 (5. 5. 1755); Gr. A I., Reigersfeld, Diaria (24. 6. 1755, Reigersfeld, fasc. XXX, Diaria (20. 7. 1755).

¹¹³ Resolucijska knjiga 1754, f. 464—466 (21. 12. 1754); RK fasc. XLVI/1 (20. 2. 1755, 11. 3. 1755, 20. 3. 1755, 20. 6. 1755).

¹¹⁴ RK fasc. XLVI/2 (29. 11. 1757); Resolucijska knjiga 1758, f. 73 (1. 4. 1758).

¹¹⁵ RK fasc. XLVI/2 (2. 12. 1757, 25. 9. 1758, 29. 9. 1757, 3. 2. 1758, 1. 4. 1758, 12. 6. 1758, 1. 7. 1758, 18. 5. 1759, 26. 6. 1760, 18. 6. 1759, 6. 8. 1759).

¹¹⁶ Resolucijska knjiga 1760, f. 112, 1761, f. 200.

¹¹⁷ Dež. glav. Nav. S/1 (5. 10. 1764).

¹¹⁸ Dež. glav. Nav. S/1 (19. 7. 1765, 15. 8. 1764).

¹¹⁹ Stan. A I. fasc. 385 (12. 3. 1747); Resolucijska knjiga 1758, f. 72 (9. 4. 1758).

žic in se ustavili pod Radečami, in sicer od polno naloženega čolna 1 gld 30 kr, od polovice 40 kr in 20 kr od četrtnine.¹²⁰

8. februarja 1749 so objavili novo tarifo vodne mitnine, ki so jo plačevali čolnarji na prvi postaji, kjer so jo pobirali. Vodna mitnina je znašala za polno naložen čoln:

Radeče	Kleče, Kašelj, Ljubljana	2 gld
Radeče	Litija	1 gld 20 kr
Litija	Ljubljana, Kleče, Kašelj	40 kr
Radeče, Loka, Kompolje	Sevnica	30 kr
Radeče, Loka, Kompolje	Brestanica, Krško	1 gld
Radeče, Loka, Kompolje	Brežice	1 gld 20 kr
Brežice, Krško, Brestanica, Sevnica	Zagorje	1 gld 30 kr
Kompolje, Loka, Radeče	Zagorje	1 gld
Brežice	Litija	2 gld
Ljubljana, Kašelj	Kompolje, Sevnica, Brestanica, Krško in Brežice	2 gld
Brežice	Krško, Brestanica	20 kr
Brežice	Sevnica	50 kr
Sevnica	Kompolje, Loka, Radeče	1 gld 20 kr. ¹²¹

Ker pa so gradili vedno večje čolne, ki so nosili tudi 168 q ali 220—230 veder vina, je donos vodne mitnine stalno nazadoval. Prejemnik vodne mitnine v Radečah Cankar je že 1759 predlagal, da ne bi pobirali pristojbine od naloženosti čolna, ampak od teže tovora, in sicer 1 1/2 kr od vedra vina in 1 kr od mernika žita.¹²²

Vodna mitnina je bila 1754 ukinjena, znova so jo začeli pobirati 1. aprila 1755, ko je prevzela skrb za dela na Savi reprezentanca in komora.¹²³ Iz pristojbine vodne mitnine so krili plačo 300 gld inšpektorju plovbe v Prusniku, prejemnikom mitnine v Klečah 60 gld in Litiji 15 gld.¹²⁴ Četrletne obračune prejemnikov je potrjevala reprezentanca in komora, polletne 1763 deželno glavarstvo, letne pa dvor.¹²⁵

Vodna mitnina je malo donášala, povprečno 700—800 gld letno, zato je morala najeti kameralna komisija leta 1747 še posojilo 6000 gld od mesta Kranja, da je plačala odškodnino za zemljišča, ki so jih odvzeli lastnikom pri gradnji kanalov na Ljubljani.¹²⁶

Navigacijski sklad je leta 1747 pridobil tudi glavnico 2713 gld 36 kr 3 d, ki je bila dotlej pri stanovih za namene regulacije in 1754 prihranek administracije banikalne deputacije 2799 gld 21 1/4 kr od vodnih pristojbin.¹²⁷ Poleg tega je po 1764 kril navigacijski sklad primanjkljaj z dotacijami deželnega glavarstva.

Navigacijski sklad je upravljal registraturni adjunkt reprezentance in komore Ivan Anton pl. Schluderbach.¹²⁸ Po 1763 je vodilo navigacijski sklad deželno glavarstvo, ki je potrjevalo njegove obračune.¹²⁹

Čolnarske mezde in tarife

Leta 1751 je predlagal baron pl. Flachenfeld, da se postavi tarifa za čolnarski prevoz in sicer po 3 gld na dan:

Sisak	Nart	6 gld
Nart	Trnje	4 gld 30 kr
Trnje	Sused	3 gld
Sused	Brežice	4 gld 30 kr

¹²⁰ Normalije fasc. 3 (17. 10. 1747).

¹²¹ RK fasc. XLVI/1 (8. 2. 1749).

¹²² RK fasc. XLVI/1 (12. 8. 1751); vedro vina dunajske mere je znašalo do leta 1761 58,0037 l. 1761—1873 56,5890 l; Vilfan S., Prispevki k zgodovini mer na Slovenskem s posebnim ozirom na ljubljansko mero, ZC VIII (1954), 52; RK fasc. XLVI/2 (21. 7. 1759).

¹²³ Resolucijska knjiga 1754, f. 139 (30. 3. 1754); RK fasc. XLVI/1 (11. 3. 1755).

¹²⁴ Dež. glav. Nav. S/1 (25. 7. 1765).

¹²⁵ RK fasc. XLVI/1 (20. 3. 1755); Resolucijska knjiga 1754, f. 464 (21. 12. 1754).

¹²⁶ Stan. A I., fasc. 385 (12. 3. 1747).

¹²⁷ RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754); Resolucijska knjiga 1754, f. 464—466 (21. 12. 1754).

¹²⁸ RK fasc. XLVI/1 (13. 3. 1755, 20. 3. 1755).

¹²⁹ Dež. glav. Nav. S/1, S/2.

Mokrice	Videm, Krško	4 gld 30 kr
Brežice	Videm, Krško	3 gld
Videm	Sevnica	3 gld
Sevnica	Radeče	3 gld
Radeče	Potočine, Sava	3 gld
Sava	Prusnik	3 gld
Prusnik	Litija	3 gld
Litija	Senožeče	3 gld
Litija	Kleče	3 gld 45 kr
Litija	Zalog	4 gld 30 kr
Zalog	Ljubljana	1 gld 30 kr
Ljubljana	Vrhnika	3 gld ¹³⁰

Stojnina pa je bila določena po 1 gld na dan. Ta tarifa je bila potrjena 8. julija 1751, a stojnina se je znižala na 34 kr. Ko pa so se začeli množiti transporti temišvarske trgovske družbe po Savi, so čolnarji izrabili priložnost in zahtevali 60 gld za prevoz od Siska do Zaloga. Zato je dvor na poročilo komerčnega svetnika Fremauta določil, da se da za prevoz od Zaloga do Siska največ 45 gld.¹³¹ Leta 1762 je Silly predlagal višjo tarifo, in sicer od Zaloga do Siska 47 gld 37 kr. Leta 1765 so čolnarji že zahtevali namesto običajne tarife 25 1/2 kr, ki jo je plačevala temišvarska trgovska družba, že 30 kr od q. Znižanju te tarife so se čolnarji protivili. A zagrozili so jim z zaporom in vojaščino.¹³²

Zvišanje tarife je predlagal tudi Feliks Erazem Ziegler, ki ga je reprezentanca in komora poslala v Prusnik, da bi se dogovoril s čolnarji glede tarife z ozirom na nesorazmerje plačevanja pri prevažanju vina.¹³³ Na podlagi tega pogovora je predlagal baron Brigido, da se uvede mezda glede na mero ali težo tovara.¹³⁴

Ureditev plovbe na Savi 1766—1780

V tej dobi je država v skladu z ekonomskimi načeli, da daje država pobudo v ekonomskem razvoju in da se zagotovi povečan prevoz trgovskega blaga iz Hrvatske in Ogrske, uvedla določen red plovbe na Savi.

Čolnarjenje na Savi dotlej ni poznalo nobenega reda, v čigar okviru bi se razvijal promet. Vsak čolnarski mojster je svobodno sklepal pogodbe za prevoz s trgovcem, se z njim pogajal za plačilo; enako mu je bilo prepuščeno, koliko plača svojim čolnarskim hlapcem. Savskih čolnarjev niso nikdar vezale spono celovskega reda kot čolnarje na Ljubljani. Z večanjem prometa in trgovine in dokončanjem regulacijskih del je nastalo vprašanje, kako urediti točen in hiter prevoz blaga.

Število čolnov na Savi je bilo majhno in čolnarji so najraje prevažali vino, pri katerem so imeli možnost večjega zaslужka. Problem je postal posebno pereč v petdesetih letih 18. stoletja z ustanovitvijo privilegiranih trgovskih družb, ki so trgovale z agrarnimi pridelki iz Banata. Dotedanja ureditev plovbe na Savi ni bila več kos

¹³⁰ RK XLVI/1.

¹³¹ RK XLVI/3 (23. 9. 1763).

¹³² Dež. glav. Nav. S/1 (27. 6. 1765).

¹³³ Dež. glav. Nav. S/1 (3. 7. 1765).

¹³⁴ Dež. glav. Nav. S/1 (2. 10. 1765).

Osutek tarife za prevoz barona Brigida:

	q	Star	Vedro	Po nakladi
Sisak—Zalog	22 gld	24 kr		50 gld
Nart—Zalog	17 kr	19 kr		40 gld 30 kr
Trn—Zalog	15 kr	17 kr	10 kr	37 gld 30 kr
Sused—Zalog	13 kr	15 kr	9 kr	33 gld 30 kr
Mokrice—Zalog	11 kr	12 1/2 kr	8 kr	29 gld 30 kr
Brežice—Zalog	10 1/2 kr	11 1/2 kr	7 kr	28 gld
Brestanica, Krško—Zalog	9 kr	10 kr	6 kr	25 gld 30 kr
Sevnica—Zalog	8 kr	9 kr	5 kr	22 gld
Radeče—Zalog	6 kr	7 kr	4 kr	19 gld
Prusnik—Zalog	4 kr	5 kr	2 1/2 kr	15 gld
Litija—Zalog	2 kr	2 1/2 kr	1 1/2 kr	11 gld

Če dobi čoln tovor za nazaj, plača polovico, če pa ne, je tarifa taka: do Litije 5 gld 55 1/2 kr, do Prusnika 8 gld, do Radeč 10 gld 7 1/2 kr, do Sevnice 11 gld 49 1/2 kr, do Brestanice 13 gld 31 1/2 kr, do Brežic 14 gld 48 kr, do Mokric 15 gld 39 kr, do Suseda 25 gld, do Trna 29 gld, do Narta 33 gld, do Siska 40 gld.

Za vsak dan, ko čoln čaka na naklado, dobi 1 gld 30 kr.

ogromnim transportom trgovskih družb, ki so zahtevale točen in hiter prevoz blaga. Iskali so rešitve, kako bi povečanemu prometu prilagodili ureditev plovbe na Savi od Siska do Zaloga.

Že 1762 je predlagal Š. Silly, da bi čolnarje na Savi vključili v čolnarski ceh. Vsak čolnar bi moral nakladati blago po točno določenem redu, ki bi ga določal višji cehovski mojster. Če bi čolnar voznjo zamudil, naj bi zato plačal; enako kot so takrat čolnarji terjali od trgovcev dnevno po 1 gld stojnine. Sillyjev predlog je 1763 podprl še komerčni svetnik Fremaut.¹³⁵ Nerednosti v voznjah so že tako narasle, da so ovirale prevoz, zato je kranjsko deželno glavarstvo smatralo, da je red nujen. Čolnarji naj bi prevažali po točno določenem vrstnem redu, zato naj bi bili čolni oštevilčeni. Progo od Siska do Zaloga naj bi razdelili na dva odseka: Sisak—Brežice in Brežice—Zalog.¹³⁶ Do uresničitve vseh teh predlogov takrat še ni prišlo. Ker je prevoz žita iz Siska zastajal, so začasno pomagali s tem, da je določilo deželno glavarstvo, da mora vsak čoln prepeljati dvakrat tovor iz Siska in šele tretja voznja je bila za prevoz domačih pridelkov. Za prevažanje žita iz Siska so pritegnili tudi čolne zemljiških gospostev.¹³⁷

Tako je bilo stanje, dokler ni bil izdan 23. marca 1766 patent o plovbi, ki je vpeljal za dobo do leta 1778 po državi nadzorovano ureditev prometa na Savi. Patent je zahteval, da se morajo vsi čolnarji vpisati v čolnarske matične knjige v novoustanovljenem čolnarskem uradu v Prusniku. Vsak čoln je dobil svojo številko, po katere vrstnem redu, imenovanem roloju, je moral voziti. Trgovci so sporočali svoje zahteve po številu čolnov čolnarskemu uradu in ta jim jih je razdeljeval. Čolnarji, ki so se vpisali v matične knjige, so še vozili v lastnih čolnih, a so bili podrejeni čolnarskemu uradu. Ta je imel tudi svoje čolne, za katere je najemal čolnarje. Čolnarske matične knjige naj bi po določbah patenta nadzorovalo deželno glavarstvo. Patent je tudi določil tarifo za prevoz blaga glede na težo tovara.¹³⁸

Vpis čolnarjev v matične knjige in postavitve čolnov v rolo sta potekala zelo počasi, zato so začasno vozili čolnarji po abecednem redu. Čolnarji so se obotavljali vpisati v matične knjige zaradi prenizko določene čolnarske tarife in podrejenosti čolnarskemu uradu. Gospostva in trgovci, ki so imeli svoje čolne, so jim dajali večje plače, zato so raje pri njih služili, kot da bi šli v rolo.¹³⁹ Nejasnosti glede izvajanja navigacijskega patenta in uvedbe roloja, so imele za posledico zastoj v prometu, kar je bilo ravno nasprotno od tega, kar so želeli doseči s patentom. Zato so morali še dovoliti trgovskim družbam in trgovcem, da so smeli graditi čolne, ki pa so jih morali dati v rolo. Če tega niso storili, so plačevali čolnarskemu uradu od vsake voznje 2 gld 30 kr. Čolni privatnikov so morali dve leti voziti izmenoma po eno voznjo, zase in eno v roloju po ukazu čolnarskega urada v Prusniku. Lastniki nevoliranih čolnov niso imeli pravice do čolnov iz roloja, ki jih je razdeljeval čolnarski urad. Čolnarji, ki so se priglasili za vpis v matične knjige, niso smeli več uhajati na nevolirane čolne.¹⁴⁰

26. januarja 1767 je deželno glavarstvo imenovalo posebno komisijo, ki se je sestala 27. januarja. V njej so bili deželni glavar Henrik grof Auersperg, svetnik deželnega glavarstva Jožef baron Brigido, komerčni svetnik Fremaut in Štefan Silly. Komisija je preiskala vzroke neuspeha patenta o plovbi. Soglašala je, da obdrži čolnarski urad razdeljevanje voženj in da zvišajo tarifo za prevoz blaga od Zaloga do Siska na 24 1/2 kr. Zahtevala je, da se vse določbe patenta izvajajo. Predlagala je, da bi zaradi pritegnitve čolnarjev v rolo, one, ki so vpisani v matične knjige, oprostil rekutacije in plačevanja osebnega davka.¹⁴¹

¹³⁵ Dež. glav. Nav. S/1 (17762, 29. 3. 1763).

¹³⁶ Dež. glav. Nav. S/1 (2. 10. 1765).

¹³⁷ Dež. glav. Nav. S/1 (19. 1.—22. 2. 1766).

¹³⁸ Dež. glav. Nav. S/2.

¹³⁹ Dež. glav. Nav. S/2 (5. 11. 1766).

¹⁴⁰ Dež. glav. Nav. S/2 (5. 10. 1766); Stan. A I. fasc. 385 (18. 12. 1766).

¹⁴¹ Dež. glav. Nav. S/3 (24. 2. 1767).

Da bi odpravili pomanjkanje čolnov — aprila 1767 jih je bilo na Savi le 22 — in zastoj prometa, so razdelili vožnjo od Siska do Zaloga na dva dela Sisak—Krško in Krško—Zalog. Najbolj kritično je bilo dobiti čolnarje za vožnjo od Siska do Krškega. V Sisak so poslali tiste čolnarje, ki niso imeli zemljiške posesti. Ti so se upirali, da jih je šlo od 47 le 12.¹⁴² Razpisali so nagrado za vpis v matične knjige, in sicer 2 gld za čolnarskega mojstra in 1 gld za čolnarskega hlapca, da bi pritegnili čolnarje k roloju in preprečili njihov beg v čolne trgovskih družb. Razpisane nagrade so bile brez učinka, ker so trgovske družbe dajale višje mezde in s tem odtegovale čolnarje roloju. Temišvarska trgovska družba, komerčni svetnik Fremaut in navigacijski komisar Mühlbacher, so predlagali, da izboljšajo pogoje čolnarjev, ki so se vpisali v matične knjige, da proporcionalno zvišajo mezde ob zvišanju cen žita in vina, dajo razne olajšave kot oprostitev rekrutacije, plačevanja osebnega davka. S temi predlogi se je strinjalo tudi deželno glavarstvo in predlagalo, da bi relucijo za davek in rekrutacijo plačevali iz čolnarske blagajne. Predloge je dvor potrdil, a le za čolnarje, ki so se vpisali v matične knjige.¹⁴³

Pomanjkanje čolnov je postalo še večje zaradi špekulacij trgovcev pri prijavljanju potreb po čolnih pri čolnarskem uradu. Prijavljali so večje število čolnov, kot so jih rabili in jih nato prepuščali drugim, ki niso imeli vložene prijave. Da bi to preprečili, so določili, da se vsako tuje blago, ki se prepelje v vroiranem čolnu, zapleni. Maksimirali so število čolnov za prevoz ogrskih produktov na 10 in domačih na 4 čolne za eno stranko.¹⁴⁴

Stanje prometa na Savi je postalo tako kritično, da so se morali zateči k novim ukrepom. Patent 3. septembra 1767 je prepovedal pluti po Savi vsem čolnarjem, ki niso bili vpisani v matičnih knjigah, in nevroliranim čolnom; te čolne so zaplenili. Lastne čolne so smela imeti le zemljiška gospodstva za prevoz svojih pridelkov. Za čoln, ki so ga dobili trgovci od čolnarskega urada v Prusniku, so plačevali trgovci po 15 kr.¹⁴⁵ Ta ukrep je odvzel trgovskim družbam možnost prevoza v lastni režiji in jih postavil pred problem, kako dobiti pri čolnarskem uradu v določenem času zahtevane čolne. V začetku izvajanja novega patenta o roloju so si mnoge trgovske družbe pomagale s tem, da so dale svoje čolne v rolo pod pogojem, da so dobile zato določeno število erarialnih čolnov na razpolago. Največ lastnih čolnov (10) je dala v rolo temišvarska trgovska družba. Trgovska družba barona Magdaleniča se je pogajala, da bi dala v rolo 4 čolne pod pogojem, da ima 8 čolnov izven roloja; a deželno glavarstvo ni pristalo na te pogoje.¹⁴⁶

Rolo in vpis čolnarjev v matične knjige je obdržal tudi dvorni dekret 4. junija 1772, ki je postavil skrb za čolnarstvo na novo podlago in predvideval možnost uvedbe roloja tudi na drugih avstrijskih rekah. Rolo je veljal na Savi do 30. maja 1778, ko je bil ukinjen.¹⁴⁷ Padanje trgovskega prometa, ki se opaža od 1776 dalje, nezanimanje banaških trgovskih družb za pot Sisak—Zalog in liberalizacija gospodarske politike države, ki je težila, da da komercu svobodo in možnost konkurence, so bili vzroki njegove ukinitve.

Odprava roloja je znova otežila prevoz žita. Čolnarji so raje vozili vino ali pa so sprejemali najugodnejše ponudbe za prevoz. Ukinitve roloja so z zadovoljstvom

¹⁴² Dež. glav. Nav. S/3 (3. 3. 1767), S/1 (23. 4. 1767).

Število čolnov na Savi je bilo v posameznih letih: 1761 22 čolnov (S/1 2. 10. 1765), 1765 22 čolnov (S/1), 1766 20 čolnov v roloju (S/2 3. 4. 1766), 1767 22 čolnov, 1769 33 čolnov (S/4 23. 6. 1769), 1770 29 čolnov (S/4 7. 4. 1770).

¹⁴³ Dež. glav. Nav. S/3 (8. 4. 1767, 1. 10. 1767), S/4 (13. 3. 1770), S/2 (5. 5., 27. 8., 11. 9. 1767).

¹⁴⁴ Dež. glav. Nav. S/3 (11. 4. 1767).

¹⁴⁵ Dež. glav. Nav. S/3.

¹⁴⁶ Dež. glav. Nav. S/3 (27. 9. 1767, 16. 10., 19. 11. 1767), S/4 (april, 23. 4. 1767).

Tako so npr. od avgusta do oktobra 1770 trgovci zahtevali 99 čolnov, medtem ko so jih dobili pri čolnarskem uradu v Prusniku le 45.

1. 11. 1770—31. 1. 1771 je bilo oddanih 32 čolnov, zahtevanih 67 čolnov; 1. 2. 1771—30. 4. 1771 oddanih 36, zahtevanih 84; 1. 5. 1771—31. 7. 1771 oddanih 70, zahtevanih 84; 1. 8. 1771—31. 10. 1771 oddanih 29, zahtevanih 55; 1. 11. 1771—31. 1. 1772 oddanih 65, zahtevanih 74; 1. 2. 1772—30. 4. 1772 oddanih 138, zahtevanih 153; 1. 5. 1772—31. 7. 1772 oddanih 95, zahtevanih 115; 1. 8. 1772—31. 10. 1772 oddanih 91, zahtevanih 112 in 1. 11. 1772—31. 1. 1773 oddanih 46 čolnov, zahtevanih pa 69 čolnov (Dež. glav. Nav. S/5, S/6).

¹⁴⁷ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772), S/9 (marec 1780); Stan. A I. fasc. 385 (30. 5. 1778). Gradivo za leti 1777 in 1778 je zelo pomanjkljivo.

sprejela ob Savi ležeča zemljiška gospostva, ker so njihovi kmetijski pridelki prišli do višje cene in dala čolnarje k rekrutom. Noben čolnarski mojster ni mogel obdržati svojih čolnarskih hlapcev.¹⁴⁸ Že 1779 je Gabrijel Gruber predlagal, da bi znova uvedli rolo, naslednjega leta so to svetovali tudi ljubljanski trgovci Žiga Zois; Damijan Bartelotti in Anton Domian, njim so se pridružili še trgovci iz Zemuna Filip Radković, Ivan Obradović in Peter Pallichuza. Na podlagi mnenj trgovcev je deželno glavarstvo predlagalo dvoru, da bi ponovno uvedli rolo in obnovili patent o plovbi po Savi iz leta 1766. Obenem je izdelalo deželno glavarstvo osnutek patenta o čolnarstvu na Savi. Vsi čolnarji bi se morali prijaviti glavnemu čolnarskemu uradu v Ljubljani in se ponovno vpisati v matične knjige. Čolne naj bi dali v rolo in določili mezde. Vrolirani čolni naj bi imeli prednost pri nakladanju. Proti uvedbi roloja sta nastopila pri deželnem glavarstvu Leopold baron Liechtenberg in Franc baron Apfalteher.¹⁴⁹ Razpravo je zaključil dvorni dekret, ki je prepovedal uvedbo roloja. Vsak je lahko svobodno vozil blago. Čolnarski urad in navigacijska direkcija sta izgubila pravico vmešavanja v odnose med čolnarji in trgovci.¹⁵⁰ S tem je bila dokončno odpravljena prisilna, po državi diktirana ureditev prometa na Savi.

Čolnarski uradi

Do ustanovitve čolnarskega urada v Prusniku 1766 ni bilo na Savi nobenega čolnarskega urada. Čolnarski urad je ustanovil patent 23. marca 1766. Njegove pristojnosti so bile: voditi čolnarske matične knjige, pošiljati poročila o njihovih spremembah deželnemu glavarstvu, skrbeti za red roloja, oddajati prijavljene čolne, nadzorovati regulacijska dela in voditi čolnarsko blagajno. Bil je tudi prva instanca glede kaznovanja tatvin na Savi. Čolnarski urad je bil podrejen deželnemu glavarstvu. Prvi čolnarski inšpektor čolnarskega urada je bil Štefan Silly, ki je ostal to do svoje smrti 1779. Čolnarski urad je opravljal večino svojih nalog, razen nadzorovanja regulacijskih del, kar mu je bilo odvzeto 1772, do ukinitve roloja 1778. Ko je bil rolo ukinjen, je tudi čolnarski urad v Prusniku izgubil smisel svojega obstoja. Leta 1780 je predlagalo deželno glavarstvo, da bi ga ukinili. V bodoče naj bi se javljali za čolne pri glavnem čolnarskem uradu v Ljubljani, ki bi bil pristojen tudi za čolnarske zadeve na Savi in za manjše spore savskih čolnarjev; podrejen pa deželnemu glavarstvu.¹⁵¹ 7. aprila 1767 je deželno glavarstvo imenovalo adjunkta novomeškega okrožja Franca Mühlbacherja za navigacijskega komisarja. Njegova naloga je bila reševati spore med čolnarji in čolnarskim uradom v Prusniku. Ta funkcija je obstajala do 1772.¹⁵²

Leta 1771 se je poživilo zanimanje države za plovbo na rekah. Ustanovljena je bila posebna dvorna komisija za plovbo. Dvorni dekret 4. junija 1772 je razdelil vsa porečja na dele tako imenovane divizione. Prvi divizion je obsegal Savo od Ljubljane do Zemuna, Kolpo in Ljubljanico. Na čelu divizona je bila navigacijska direkcija, ki je bila podrejena direktno dvorni komisiji za plovbo, ki jo je tudi postavila. Navigacijski direktor je postal p. Gabrijel Gruber, v pomoč pa so mu dodelili prejšnjega navigacijskega komisarja Franca Mühlbacherja. Za tehnično izvedbo so skrbeli inženirji. Navigacijska direkcija je imela sledeče naloge: predlagati dela za izboljšanje plovbe, jih izvajati in nadzorovati; skrbeti za skladišča na Vrhnikih, v Zalogu, Krškem, Dobavcu pri Karlovcu in Sisku in voditi navigacijski sklad. Samostojna, od deželnega glavarstva neodvisna navigacijska komisija, je bila direktno vezana na dvorno komisijo za plovbo. Ta je tudi razsojala v primeru spora med navigacijsko direkcijo

¹⁴⁸ Dež. glav. Nav. S/9 (22. 6. 1779); Stan. A I. fasc. 385 (25. 2. 1779).

¹⁴⁹ Dež. glav. Nav. S/9 (11. 2., 16. 2., 3. 3. 1780, 11. 3. 1780, marec 1780, 7. 4. 1780).

¹⁵⁰ Dež. glav. Nav. S/9 (5. 8. 1780).

¹⁵¹ Dež. glav. Nav. S/2 (10. 4. 1766), S/9 (15. 12. 1779, 11. 3. 1780).

¹⁵² Dež. glav. Nav. S/4 (december 1770).

in deželnim glavarstvom. Navigacijska direkcija je dajala navodila tudi čolnarskemu uradu v Prusniku.¹⁵³

Leta 1773 so nastale pri navigacijski direkciji spremembe, nič več ni bila direktno podrejena dvorni komisiji za plovbo, ampak je bila vezana na deželno glavarstvo. Preko njega je morala pošiljati dvorni komisiji vse svoje predloge in poročila. Deželno glavarstvo pa je postavilo 1774 posebnega referenta za navigacijske posle; to je bil sprva grof Blagay.¹⁵⁴ Na deželno glavarstvo je bil še vedno direktno vezan čolnarski urad v Prusniku.

Med personal navigacijske komisije so spadali poleg navigacijskega direktorja p. Gabrijela Gruberja, navigacijski inženirji Ignac Kunsti, Jožef Schemerl, Johann Becker, Matija Starezky, navigacijski blagajnik, računovodja, mojstri — ladjedelci, zidarji, tesarji in 12 čolnarjev.¹⁵⁵ Leta 1775 so, namesto Beckerja, nastavili tri inženirje: Andreja Schemerla, Karla pl. Prignitza in Ignaca Chrösa. Ti inženirji, so ostali na Savi do konca regulacijskih del.¹⁵⁶

Nova gospodarska politika Jožefa II. in nezanimanje države za nadaljnje pospeševanje savske prometne poti sta bila vzroka, da je bila 1781 ukinjena navigacijska direkcija v Ljubljani. Ostal je še čolnarski urad v Ljubljani, ki je imel le majhne kompetence nad čolnarstvom na Savi, vse ostalo pa je bilo prenešeno na deželno glavarstvo.¹⁵⁷

Regulacijska dela 1766—1781

Regulacijska dela so do ustanovitve navigacijske direkcije 1772 potekala ne-načrtno in so jih nakazovale trenutne potrebe. Načrte za dela je pripravljalo deželno glavarstvo in jih dalje predlagalo komerčnemu svetniku Fremautu, ki je imel v letih 1762—1770 vrhovno vodstvo nad deli. Po Fremautovi smrti je vladarica zaupala vodstvo regulacijskih del za izboljšavo plovbe na ogrskih rekah, Savi in Kolpi dvornemu svetniku pl. Raabu.¹⁵⁸ Dela so finansirali iz pristojbin vodne mitnine, primanjkljaj, pa krili z dotacijami, sprva deželnega glavarstva, nato pa kameralne blagajne.¹⁵⁹

V letih 1766—1771 so urejevali vlečne poti, čistili na njih grmičevje in na novo uredili uničene vlečne poti pri Prusniku. Nadaljevali so z deli na usadu pri Prusniku, Belem slapu in slapu pri Radečah. Med Zidanim, mostom in Loko, kjer je bil že 1765 zemeljski usad, je nastal 1770 nov podor. Slap na njem je onemogočal prehod čolnom, da so jih morali iztovarjati. Strugo so očistili skal v letih 1770 in 1771.¹⁶⁰

Z ustanovitvijo navigacijskih direkcij 1772 se je začelo sistematično delo za izboljšanje plovbe na Savi. Direkcija je predlagala načrte za dela na Savi, od Zaloga do Zemuna, na Ljubljanici in na Kolpi dvorni komisiji vsako leto do konca meseca oktobra. Dvorna komisija je izdelala na podlagi teh predlogov enoten načrt za regulacijska dela za vso državo, ki so ga morale navigacijske direkcije s svojimi inženirji izvesti. Vsak inženir je vodil dnevnik o regulacijskem delu, ki mu je bilo poverjeno, in o izdatkih.¹⁶¹

Navigacijski direktor p. Gabrijel Gruber je predlagal za leto 1773 naslednja dela: izdelati karte rek z natančno vrisanimi vlečnimi potmi, narediti vlečno pot od Zaloga

¹⁵³ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772, 7. 9. 1772) — Gabrijel Gruber, rojen 6. maja 1740 na Dunaju; umrl 26. marca 1805 v Petrogradu, do 1784 živel v Ljubljani; Slovenski biografski leksikon 2, 268; F. Ilwof, o. c., 529 sl.

¹⁵⁴ Dež. glav. Nav. S/6 (17. 6. 1773, 28. 3. 1774). Leta 1779 ga je zamenjal grof Hohenwart (Resolucijska knjiga 1779, št. 46, 5. 6. 1779).

¹⁵⁵ Dež. glav. Nav. S/6 (15. 1. 1773, 12. 2. 1773); Stan. A I. fasc. 385.

¹⁵⁶ Stan. A I. fasc. 385 (19. 4. 1755); Jožef Marija Schemerl, arhitekt in inženir, je bil rojen 26. 3. 1754 v Ljubljani, umrl 28. 1. 1844 na Dunaju. Od 1773 je bil zaposlen pri navigacijski direkciji v Ljubljani. 1777 je šel študirat na Nizozemsko in v Porenju graditev rečnih prekopov; po dveh letih se je vrnil zopet v Ljubljano (Slovenski biografski leksikon 9, 216).

¹⁵⁷ Dež. glav. Nav. S/10.

¹⁵⁸ Dež. glav. Nav. S/1 (5. 10. 1764), S/5 (18. 3. 1771); Franc Anton pl. Raab, rojen v St. Leonhardu na Koroškem 21. 12. 1722, od 1750 svetnik intendance v Trstu. Umrl 20. 4. 1783 na Dunaju; F. Ilwof, o. c., 525 sl.

¹⁵⁹ Dež. glav. Nav. S/1 (23. 6. 1764).

¹⁶⁰ Dež. glav. Nav. S/5 (26. 5. 1771, 11. 3. 1771, 7. 2. 1771, 4. 6. 1772), S/2 (1. 7. 1766), S/1 (19. 8. 1765), S/4 (8. 7. 1768).

¹⁶¹ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772).

do Litije, očistiti bregove od Zaloga do Krškega. Njegov predlog je bil sprejet in ta dela so delali v letih 1773 in 1774. Velike težave so imeli pri čiščenju savskih bregov, ker so kmetje napadli delavce in so jih morali ščititi vojaki.¹⁶² Leta 1775 so čistili savsko strugo pri Brežicah in uravnavali savski tok pod Krškim.¹⁶³

Leta 1777 so razdelili Savo na območja — postaje, kjer so bili nastavljeni navigacijski inženirji. Njim so čolnarji poročali o zaprekah plovbe. Te postaje so bile v Ljubljani in Brežicah na slovenskem delu Save. Vlečne poti so, čistila zemljiška gospostva sama. Določili so, da morajo biti vlečne poti široke 3,6 m.¹⁶⁴ V naslednjem letu so le popravljali vlečne poti, ker zaradi premajhnih denarnih sredstev niso mogli začeti nobenega novega dela na Savi.¹⁶⁵

Že tako skromna regulacijska dela so se po ukinitvi roloja še zmanjšala. Pristojbine, ki jih je prinašal rolo, so odpadle, čolnarji se niso več javljali v uradih, kjer so pobirali vodno mitnino, kamefalna blagajna pa ni dajala več prispevkov, tako da popravit ni bilo mogoče izvajati. Leta 1779 so se pritožili trgovci zaradi nesreč, ki so se vedno bolj množile. Stranske vlečne poti so propadle.¹⁶⁶ Morda je ta pritožba sprožila večjo gradbeno dejavnost v letih 1779 in 1780. Popravili so nakladalni kanal v Zalogu, poglobili kanal pri Belem slapu, podprli, stene pri Prusniku, izravnali tok pri Brežicah in Krškem, naredili kanal in pot za vleko z volmi v Kranjskem grabnu, kjer je dotlej vleklo 25—30 oseb.¹⁶⁷ Leta 1780 sta pregledala Savo Leopold baron Liechtenberg in Franc baron Apfalterer ter predlagala, da bi obnovili vlečne poti, razstrelili skale pri Litiji, Poganku in Mošniku ter poglobili strugo od Mošnika do Renk.¹⁶⁸ Že 1772 se je dvor zanimal, v koliko bi lahko obnovili propadle kanale na Ljubljani. Leta 1780 je to tudi predlagal Gabrijel Gruber. Vendar dvor tega predloga ni sprejel, ker so bili kanali že v tako slabem stanju, da je bilo ceneje obnoviti cesto Zalog—Ljubljana.¹⁶⁹

Z ukazom dvornega dekreta je s 1. majem 1781 prenehala navigacijska direkcija z vsemi navigacijskimi deli. Deželno glavarstvo je predlagalo, da bi nadaljevali najnujnejša dela pri Prusniku s pomočjo dohodkov vodne mitnine in skladišnih pristojbin. Skrb za dela na reki in obnovo vlečnih poti so prepustili zemljiškim gospodarstvom. Dela je sicer še nadzoroval in vodil Gabrijel Gruber, a pod vodstvom dvorne pisarne.¹⁷⁰

Finansiranje del 1766—1781

Navigacijska dela so finansirali iz navigacijskega sklada, ki je obstajal iz dohodkov vodne mitnine, skladiščne ali špediterske pristojbine ter vinske pristojbine. V blagajno navigacijskega sklada so se stekale tudi dotacije glavne komerčne blagajne. Iz tega sklada so plačevali še plače uslužbencev čolnarskega urada.¹⁷¹ Sklad je vodilo deželno glavarstvo.

Poleg navigacijskega sklada je bila 1766 osnovana pri čolnarskem uradu v Prusniku še posebna blagajna čolnarskega urada. Vanjo so šli dohodki tega urada: pristojbine od vpisa čolnarjev v matične knjige (2 gld od čolnarskega mojstra in 30 kr od čolnarskega hlapca), oddajanja erarialnih čolnov, prevoza pri Prusniku in are na plače uslužbencev. Iz te blagajne so dajali plače špediterjem in plačevali osebni davek za čolnarje.¹⁷²

Reorganizacija v letu 1772 je vplivala tudi na finansiranje. Navigacijski sklad je prevzela navigacijska direkcija. Vanj je poleg že omenjenih dohodkov dotekala

¹⁶² Dež. glav. Nav. S/6 (3. 12. 1772, 22. 5. 1774); del načrtov je v zbirki načrtov v Arhivu SR Slovenije, Ljubljana.

¹⁶³ Stan. A I. fasc. 385 (19. 4. 1775).

¹⁶⁴ Stan. A I. fasc. 385 (17. 8. 1777).

¹⁶⁵ Stan. A I. fasc. 385 (25. 2. 1779).

¹⁶⁶ Dež. glav. Nav. S/9 (15. 7. 1779).

¹⁶⁷ Dež. glav. Nav. S/9 (30. 12. 1779, 7. 4. 1779, 21. 1. 1779).

¹⁶⁸ Dež. glav. Nav. S/9 (7. 4. 1780).

¹⁶⁹ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772), S/9 (17. 2. 1780), S/10 (10. 2. 1781).

¹⁷⁰ Dež. glav. Nav. S/10 (14. 5. 1781, 15. 5. 1781).

¹⁷¹ Dež. glav. Nav. S/3 (2. 3. 1767).

¹⁷² Dež. glav. Nav. S/2 (24. 7., 12. 8. 1766).

dotacija dvorne komisije za izboljšanje plovbe preko deželnega glavarstva v dveh obrokih v začetku februarja in konec julija.¹⁷³ Od leta 1773 je subvencijo nakazovala glavna komerčna blagajna katedralni blagajni, ta pa navigacijskemu skladu, ki ga je nadzorovalo deželno glavarstvo.¹⁷⁴ Deželno glavarstvo je denar nakazovalo po potrebi navigacijski direkciji. Deželni blagajnik je vodil tudi obračune dohodkov vodne mitnine, o vzdrževanju in dohodkih žitnih skladišč v Zalogu, Krškem in Sisku. Leta 1777 so določili, da prejme navigacijska direkcija v Ljubljani letno 20.000 gld iz katedralne blagajne za izvedbo regulacijskih del.¹⁷⁵ Leta 1780 je vodil navigacijski sklad katedralni plačilni mojster. Obračune navigacijske direkcije je pregledovala dvorna računsko komora, ki je našla za leta 1772—1779 velik primanjkljaj.¹⁷⁶

1. maja 1781 so ukinili navigacijski sklad, sredstva za navigacijska dela je dajala odslej katedralna blagajna direktno deželnemu glavarstvu. Blagajna čolnarskega urada v Prusniku je že z ukinitvijo roloja izgubila smisel obstoja.¹⁷⁷

Glavni dohodek navigacijskega sklada je bila vodna mitnina. Od 1766 so pregledovali bolete vodne mitnine zaradi tihotapstva tudi v Prusniku.¹⁷⁸ S štajerskimi splavarji, ki so vozili na Hrvatsko apno, so bili stalni spori, ker niso plačevali vodne mitnine. Pri tem so jih podpirale tudi njihove zemljiške gosposke.¹⁷⁹ Ko pa je bil rolo odpravljen, so trgovci in čolnarji smatrali, da je odpravljena tudi vodna mitnina, ki so jo nehali plačevati.¹⁸⁰ Proti temu je nastopilo deželno glavarstvo. Leta 1780 je predlagalo, da bi vodno mitnino, ki je predstavljala važen finančni vir za navigacijska dela, povišali od 2 na 3 gld. To povišanje je že 11. oktobra 1749 odobrila vladarica s pogojem, da bo veljalo, ko bo odstranjen usad pri Prusniku. Dvor pa je sedaj nasprotoval temu, v želji, da se trgovina in plovba oprostita bremen in zato naj bi se vodna mitnina ali odpravila ali pa izterjevala le na enem mestu. Deželno glavarstvo je svojo zahtevo podkrepilo s finančno nujnostjo, da je usad pri Prusniku popolnoma odstranjen in da se je prostornina čolnov povečala. Te utemeljitve so se zdele dvoru dovolj tehtne, tako da je 5. januarja 1781 določil povišanje vodne mitnine od 2 na 3 gld za polno naložen čoln. Pobirali so jo le v Radečah.¹⁸¹ V letih 1766—1780 so dobili 10.988 gld 24 kr vodne mitnine.¹⁸²

Špedicijsko ali skladiščno pristojbino so začeli pobirati leta 1766, ko so postavili v Zalogu, Krškem in Sisku skladišča. Špediterji, ki so skrbeli za vskladiščenje in prevoz blaga so pobirali po 1 kr od q trgovskega blaga in po 1/2 kr od stara sadežev. Špediterji so pošiljali obračune o pristojbini četrletno čolnarskemu uradu v Prusniku, ki je dohodeke odvajal v navigacijski sklad.¹⁸³ V dobi 1766—1780 je znašala skupaj ta pristojbina 7711 gld 6 kr.¹⁸⁴

Vinsko pristojbino so pobirali od 1. novembra 1769 in sicer po 1 kr od vedra vina (po dunajski meri). Uvedena je bila na Mühlbacherjev predlog, da bi tako imeli kontrolo nad količino prepeljanega vina. V razdobju 1769—1780 je bilo pobrano 4925 gld 51 kr vinske pristojbine.¹⁸⁵

Pristojbino od uporabe erarnialnih čolnov so dajali čolnarski mojstri po 15 kr. Stekala se je v blagajno čolnarskega urada v Prusniku. Pobirali so jo od novembra 1767 in so z njo krili osebne davke čolnarskih mojstrov in hlapcev. Denar je odrajal čolnarski urad izredni dvorni davčni komisiji.

Od septembra 1770 so pobirali od uporabe erarnih čolnov po 2 gld 3 kr za vsako vožnjo in so to uporabljali za obnavljanje erarnih čolnov.¹⁸⁶

¹⁷³ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772).

¹⁷⁴ Dež. glav. Nav. S/6 (19. 5. 1773, 17. 11. 1773).

¹⁷⁵ Stan. A I. fasc. 385 (25. 7. 1777).

¹⁷⁶ Dež. glav. Nav. S/9 (6. 1., 25. 1., 26. 8. 1780).

¹⁷⁷ Dež. glav. Nav. S/10.

¹⁷⁸ Dež. glav. Nav. S/2 (1. 7. 1766).

¹⁷⁹ Dež. glav. Nav. S/4 (3. 2. 1770).

¹⁸⁰ Stan. A I. fasc. 385 (8. 1. 1779).

¹⁸¹ Dež. glav. Nav. S/9 (13. 6. 1780, 17. 8., 5. 8., 14. 12. 1780), S/10 (30. 8. 1781).

¹⁸² Dež. glav. Nav. S/9 (februar 1780).

¹⁸³ Dež. glav. Nav. S/9 (marec 1780), star je 2 metzna dunajske mere, 106—110. S. Vilfan, o. c., 78.

¹⁸⁴ Dež. glav. Nav. S/9 (februar 1780).

¹⁸⁵ Dež. glav. Nav. S/5 (6. 3. 1771), S/9 (februarja 1780).

¹⁸⁶ Dež. glav. Nav. S/4 (30. 3. 1768), S/3 11. 9., 1. 11., 13. 11. 1676), S/5 (16. 3. 1771).

Poleg teh pristojbin so morali plačevati čolnarji v Zalogu po 1 kr od q, knez Auersperg je pobiral pri Litiji od čolna, naloženega z vinom, 17 kr, v Vidmu grof Rihard Auersperg od barile vina 3 kr, od soda apna 1 1/2 kr, od čolna tobaka 36 kr.¹⁸⁷

Čolnarske tarife 1766—1781

Samovoljno zviševanje čolnarskega prevoza je ustavil patent 23. marca 1766, ki je predpisal tarifo.¹⁸⁸

		Za q	Za star	Za vedro	Za naklado
Sisak	Brestanica, Krško	12 kr	13 kr		25 gld 30 kr
Nart	Brestanica, Krško	8 kr	9 kr		16 gld
Trnje	Brestanica, Krško	6 kr	7 kr	4 kr	13 gld
Sused	Brestanica, Krško	4 kr	5 kr	3 kr	9 gld 30 kr
Mokrice	Brestanica, Krško	2 kr	3 kr	2 kr	5 gld
Brežice	Brestanica, Krško	1 1/2 kr	2 kr	1 kr	3 gld 30 kr
Brestanica, Krško	Zalog	11 kr	11 1/2 kr	6 kr	25 gld
Sevnica	Zalog	10 kr	10 1/2 kr	5 kr	22 gld 30 kr
Radeče	Zalog	8 kr	8 1/2 kr	4 kr	19 gld 30 kr
Prusnik	Zalog	5 kr	5 1/2 kr	2 1/2 kr	14 gld 30 kr
Litija	Zalog	2 1/2 kr	3 kr	1 1/2 kr	10 gld
Zalog	Litija				5 gld 55 1/2 kr
Zalog	Prusnik				8 gld
Zalog	Radeče				10 gld 7 1/2 kr
Zalog	Sevnica				11 gld 49 1/2 kr
Zalog	Brestanica Krško				13 gld 31 1/2 kr
Brestanica, Krško	Brežice				1 gld 16 1/2 kr
Brestanica, Krško	Mokrice				2 gld 7 1/2 kr
Brestanica, Krško	Sused				11 gld 28 1/2 kr
Brestanica, Krško	Trnje				15 gld 28 1/2 kr
Brestanica, Krško	Nart				19 gld 28 1/2 kr
Brestanica, Krško	Sisak				26 gld 28 1/2 kr

Postavljena tarifa je bila prenizka in čolnarji se niso hoteli vpisati v čolnarske matične knjige. 27. januarja 1767 je razpravljala izredna komisija tudi o potrebi zvišanja tarife.¹⁸⁹ Tarifa se je zvišala za prevoz od Siska do Krškega na 13 1/2 kr za q ali star in za prevoz od Siska do Zaloga na 26 kr za q pri čolnih, ki so bili v roloju.¹⁹⁰ Kljub temu ni zadoščala za kritje stroškov prevoza, ker so morali iz plačila poravnati čolnarski mojstri vse stroške za prehrano čolnarskih hlapcev in vleko čolnov, le vodno mitnino je plačal lastnik blaga. Istega leta sta predlagala temišvarska trgovska družba in Fremaut, da se določi nek regulativ glede tarife. Predpisana tarifa naj bi še ostala za običajne cene žita in vina, a pri povišanju cene mernika žita za vsakih 17 kr, naj se določi tudi proporcionalno zvišanje čolnarske tarife. Tudi Mühlbacher je menil, naj bi se tarifa povišala še na 29 kr za q.¹⁹¹ Deželno glavarstvo je vse te predloge podprlo. Z deželnim patentom 13. novembra 1767 je bila tarifa povišana in taka je ostala do leta 1773.¹⁹²

Življenjski stroški so se dvignili od leta 1767 do leta 1773 za vedro vina od 1 gld 24 kr na 3 gld 7 kr in za hleb kruha od 30 kr na 34 kr, kot so navajali čolnarski mojstri v svoji pritožbi.¹⁹³ Dvor je menil, da so čolnarske zahteve po povišanju tarifi pretirane in da bi morali težiti, da bi se tarifa še znižala. Za mnenje sta bila vprašana

¹⁸⁷ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772).

¹⁸⁸ Dež. glav. Nav. S/1. Blagu, ki je bilo po teži lahko, pa je zavzemalo veliko prostora, so postavili tarifo po nakladi.

¹⁸⁹ Dež. glav. Nav. S/3.

¹⁹⁰ Dež. glav. Nav. S/3 (8. 4., 30. 4. 1767).

¹⁹¹ Dež. glav. Nav. S/3 (5. 5. 1767, 13. 7. 1767, 3. 9. 1767).

¹⁹² Dež. glav. Nav. S/3.

¹⁹³ Dež. glav. Nav. S/6 (24. 2. 1773).

		Za q	Za vedro	Po nakladi
Sisak	Brestanica, Krško	16 kr		42 gld 40 kr
Dobravšak	Brestanica, Krško	14 kr		37 gld 20 kr
Nart	Brestanica, Krško	13 kr		34 gld 40 kr
Trnje	Brestanica, Krško	10 1/4 kr	7 1/2 kr	27 gld 20 kr
Sused	Brestanica, Krško	7 kr	5 1/2 kr	18 gld 40 kr
Mokrice	Brestanica, Krško	3 3/4 kr	3 kr	10 gld
Brežice	Brestanica, Krško	2 1/4 kr	1 3/4 kr	6 gld
Brestanica, Krško	Zalog	13 kr	9 3/4 kr	34 gld 40 kr
Sevnica	Zalog	12 kr	9 kr	32 gld
Radeče	Zalog	11 kr	8 1/4 kr	29 gld 20 kr
Prusnik, Zagorje	Zalog	7 1/2 kr	5 1/2 kr	20 gld
Litija	Zalog	4 kr	3 kr	10 gld 40 kr
Zalog	Litija			5 gld 20 kr
Zalog	Prusnik, Zagorje			10 gld
Zalog	Radeče			14 gld 40 kr
Zalog	Sevnica			16 gld
Zalog	Brestanica			17 gld 20 kr
Brestanica, Krško	Brežice			3 gld
Brestanica, Krško	Mokrice			5 gld
Brestanica, Krško	Sused			9 gld 20 kr
Brestanica, Krško	Trnje			13 gld 40 kr
Brestanica, Krško	Dobravšak			18 gld 40 kr
Brestanica, Krško	Sisak			21 gld 20 kr

G. Gruber in novomeški kresijski glavar Karel pl. Claffenau, ki je menil, da dražitev prvoza le viša cene živil, ker so prevozniki prelagali podražitev na potrošnike; zahteval je, da se tarife ne spremenijo. Gruber je izjavil, da je znižanje tarife nemogoče. Enakega mnenja je bilo deželno glavarstvo, ki je predlagalo, da bi delali večje, čolne in plačevali za prevoz blaga od čolna in ne od teže.¹⁹⁴ Tarifa je ostala nespremenjena. Čolnarji pa so raje prevažali vino, ker so dobili poleg plače še sod vina, ki je držal 6—8 veder. Po ukinitvi roloja je bila ukinjena tudi tarifa za prevoz blaga. Zaradi samovolje čolnarjev pri plačilu za prevoz so bili najbolj prizadeti trgovci, ki so prosili deželno glavarstvo, da bi znova določilo tarifo. Deželno glavarstvo je predlagalo, da bi se povišala čolnarska tarifa po predlogu trgovcev na 4 kr od q, kar bi znašalo 70—80 gld, dočim so dotlej plačevali trgovci 104—120 gld za prevoz. Deželno glavarstvo je pripravilo tudi osnutek tarife, ki pa ni bil potrjen. Tako je ostala višina tarife nedoločena in postavljena na bazo dogovora med trgovcem in čolnarjem.

Od plačila, ki ga je dobil čolnar za prepeljano blago, je moral čolnar plačevati tudi prevoz blaga oziroma vleko čolna pri Prusniku. V letih 1762—1765 ga je oskrboval Franc. Sevšek. Zakupnina je znašala 100 gld letno. Ker se 1765 ni nihče javil za zakup prevoza, ga je dobil v zakup Štefan Silly za 400 gld. Najetje vleke pri Štefanu Sillyju ni bilo obvezno. Vleka je znašala 1 gld 8 kr in 2 četrtinki vina za polno naložen čoln, za tretjino čolna 51 kr, za polovico 34 kr in za četrtino 17 kr. Z voli

¹⁹⁴ Dež. glav. Nav. S/6 (24. 7., 11. 8., 20. 8. 1773).

¹⁹⁵ Dež. glav. Nav. S/9 (3. 3., 11. 3. 1780, marec 1780).

(1) Osnutek tarife:

	q	Star	Vedro	Blago po nakladi
Sisak—Brestanica ali Krško	18 gld	19 1/2 kr		40 gld 24 kr
Nart—Brestanica ali Krško	12 gld	13 1/2 kr		25 gld 30 kr
Trn—Brestanica ali Krško	9 gld	10 1/2 kr	6 kr	20 gld 48 kr
Sused—Brestanica ali Krško	6 gld	7 1/2 kr	4 1/2 kr	14 gld 24 kr
Mokrice—Brestanica ali Krško	3 gld	4 1/2 kr	3 kr	8 gld
Brežice—Brestanica ali Krško	2 1/4 gld	3 kr	1 1/2 kr	4 gld 48 kr
Brestanica—Zalog	16 1/2 gld	16 1/2 kr	9 kr	39 gld 36 kr
Sevnica—Zalog	15 gld	15 3/4 kr	7 1/2 kr	35 gld 12 kr
Radeče—Zalog	12 gld	12 3/4 kr	6 kr	30 gld 24 kr
Prusnik—Zalog	7 1/2 gld	8 1/4 kr	3 3/4 kr	22 gld 24 kr
Litija—Zalog	3 3/4 gld	4 1/2 kr	2 1/4 kr	16 gld

so potegnili leta 1765 čoln 170 q, ne da bi ga raztovorili. Po smrti Štefana Sillyja 1779 je prevzela vleko njegova vdova Frančiška do konca aprila 1780.¹⁹⁶

Vleka je bila potrebna še na mnogih drugih krajih; tako v letu 1772.¹⁹⁷ od Brežic do Vidma je vlekel čoln proti toku 1 konj ali 2 vola; od Vidma do Brestanice 3 vlačilci; od Brestanice do Višnjavca 2 vola; od Višnjavca do Sevnice 2 vola; od Sevnice do Brežovic 2 vola; od Brežovic do Orehovca 2 vola; od Orehovca do Novega dvora (Weixelstein) 4 vlačilci; od Novega dvora do Zidanega mostu 4 vlačilci; od Zidanega mostu do Suhadola 3 vlačilci; od Suhadola do Planine 3 vlačilci; od Planine preko Belega slapu do Kranjskega grabna 5 vlačilcev; preko podora pri Prusniku 8 volov; od Prusnika do Savška 3 vlačilci; od Savška do Renk 4 vlačilci; od Renk do Močnika (preko slapov) 5 vlačilcev; od Močnika do Loga 4 vlačilci; od Loga do Brega 2 vola; od Poganka do Ribč 3 vlačilci; od Ribč do Kleč 2 vola; od Kleč do Zaloga pa 4 vlačilci.

Stroški za vlečno živino in ljudi-vlačilce so znašali tedaj 13 gld 17 kr, kar je moral kriti čolnarski mojster iz plačila za prevoz blaga.

Leta 1772 je predlagal dvor, da bi na vsej progi od Brežic do Zaloga uvedli le konjsko vleko in postavili menjalne postaje, kot je bilo na italijanski reki Pad.¹⁹⁸

Leta 1766 so določili tudi tarifo za prevoz ljudi od Zaloga do Krškega 2 kr, od Krškega do Siska 4—17 kr na osebo. 30. maja 1766 so objavili novo deželno tarifo za prevoz ljudi: od Zaloga do Krškega 34 kr, v obratni smeri pa 1 gld 8 kr.¹⁹⁹ Kdor je sam najel čoln, je plačal po tarifi v patentu 23. marca 1766. Plačevanja so bili oproščeni sprevodniki, lastniki in faktorji blaga, kadar so se peljali z blagom v istem čolnu.²⁰⁰

Trgovina po Savi 1747—1781

Dokler je Sava predstavljala le prometno pot med Kranjsko, Štajersko in obrobni delom Hrvaške, je bila trgovina v glavnem omejena le na izmenjavo vina, žita, medu in drugih agrarnih pridelkov posameznih ob Savi ležečih zemljiških gospodarstev.

Regulirana Sava in urejen promet po njej sta omogočila velike Transporte provianta iz Ogrske po Savi proti Italiji v letih 1733—1735, ko je v Zalogu pristalo dnevno po 20—24 čolnov s sedmimi sodi provianta. Vsak sod je držal 10 q. Tako je prišlo v Zalog dnevno 1400—1680 q provianta. V času avstrijske nasledstvene vojne 1741—1748 so znova prevažali proviant po Savi do Zaloga.²⁰¹ Proviantno žito je bilo oproščeno vodne mitnine. Zato nam dajejo dohodki vodne mitnine približno sliko tovarov trgovskega blaga, ki je 1742—1745 šlo po Savi; če vzamemo povprečno nosilnost čolnov na 120—130 veder vina ali 70—80 metznov žita:^{201a} 1742 220 polno naloženih čolnov, 28.600 veder vina ali 17.600 metznov; 1743 204 čolni, 26.520 veder ali 16.320 metznov; 1744 291 čolnov, 37.830 veder ali 23.280 metznov in 1745 581 čolnov, 67.340 veder ali 41.440 metznov.

Prevoz blaga navzdol po Savi se plača po tarifi, če pa blaga ni, se plača:

Zalog—Litija	8 gld 53 1/4 kr
Zalog—Prusnik	12 gld
Zalog—Radeče	15 gld 11 1/4 kr
Zalog—Sevnica	17 gld 44 1/4 kr
Zalog—Brestanica (Krško)	20 gld 17 1/4 kr
Brestanica (Krško)—Brežice	1 gld 54 3/4 kr
Brestanica (Krško)—Mokrice	3 gld 11 1/4 kr
Brestanica (Krško)—Sused	17 gld 12 3/4 kr
Brestanica (Krško)—Trn	23 gld 12 3/4 kr
Brestanica (Krško)—Nart	29 gld 12 3/4 kr
Brestanica (Krško)—Sisak	29 gld 42 3/4 kr

¹⁹⁶ Dež. glav. Nav. S/1 (21. 6., 29. 6., 3. 7. 1765).

¹⁹⁷ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772), S/3 (13. 7. 1767).

¹⁹⁸ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772).

¹⁹⁹ Dež. glav. Nav. S/2 (28. 3. 1766).

²⁰⁰ Dež. glav. Nav. S/2.

²⁰¹ RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754).

^{201a} Podatke nam dajejo poročila prejemnikov vodne mitnine v letih 1742—1745. — 1 metzen dunajske mere 1748 = 54 l, 1753—1876 = 61, nato 61,49 l, S. Vilfan, o. c., 76, 84.

Trgovina na večje razdalje se je razvila po Savi šele potem, ko je priključitev temišvarskega Banata in njegov nagel dvig v eno najrodovitnejših pokrajin povzročil, da so agrarni produkti iskali novo tržišče. Na drugi strani pa je od ustanovitve svobodnega pristanišča v Trstu iskalo tržaško pristanišče zveze s svojim vzhodnim zaledjem. Vse to je dovedlo do tega, da je postala Sava dominantna trgovska pot. Na vodno pot Save se je sredi 18. stoletja preusmerila tudi trgovina s Turčijo, ki je zavzela sedaj smer Temišvar—Zemun, Sisak, Jadran na reško ali senjsko oziroma tržaško pristanišče. Po Savi je šla večina tranzita iz Banata, Hrvatske, Slavonije za avstrijske dedne dežele in Trst.

Monopol nad trgovino od Banata do Jadranskega morja je imela Banatska trgovska kompanija s sedežem v Temišvaru. Ta je izvažala iz Banata v Trst poleg agrarnih pridelkov tudi baker. Ko je prenehala z delom, so ustanovili 1759—1760 Temišvarsko trgovsko kompanijo za izvoz banatskih kmetijskih pridelkov. Najvažnejše trgovsko blago je postalo žito, za njim pa so se uvrstili tobak, pepelika, baker. Z enakim namenom kot Temišvarska trgovska družba je bila ustanovljena 1765 Tržaška trgovska družba, ki se je 1766 združila s temišvarsko. Ta družba je postala glavni prevoznik žita po Savi. Njeni transporti žita so obsegali več 1000 meзов pšenice naenkrat. Tako je poročal leta 1765 baron Jožef Brigido, da letno prepelje po 30.000 starov žita in 3000 q drugega blaga, leta 1766 pa je enkratni transport znašal 20.000 metznov žita. V letih 1760—1763 je prevažala družba baker po Savi do Zaloga, nato pa na voze do Trsta. Leta 1766 je prepeljala po Savi 8000 q tobaka.²⁰²

Temišvarska trgovska družba je imela pri prevažanju blaga prednost in je najprej ona dobila čolne v roloju. To je sprožilo pritožbe drugih trgovcev in mitninskih uradov, ker je zaradi velikih žitnih transportov silno padel prevoz vina in s tem so se občutno znižali dohodki stanovske mitnine in vinske naklade. Prednost Temišvarske trgovske družbe so morali ukiniti z dvorno resolucijo leta 1767. Žito, ki ga je dobavljala družba iz Ogrske, je bilo do julija 1767 oproščeno tudi deželnokežje mitnine. Temišvarska trgovska družba je bila oproščena plačevanja skladiščne pristojbine v Sisku, ker je v tem skladišču vzdrževala špediterja.

Združitev temišvarske družbe s tržaško leta 1766 je promet in z njimi trgovino po Savi močno povečala ter priklicala uvedbo roloja. Ko je leta 1771 prenehala z delom Temišvarska trgovska družba, je namesto nje nastopila Banatsko-temišvarska, ki je prevzela njen delež v trgovini,²⁰³ pa tudi njene obveznosti.

Trgovsko blago, ki so ga prepeljavale te banaške trgovske družbe po Savi do Zaloga, ni bilo namenjeno potrošnji v notranjeavstrijskih deželah, ampak predvsem izvozu preko Trsta. V tržaškem izvozu je zavzemala v letih 1761—1766 Ogrska 27 % vsega blaga, ki je bilo večji del prepeljano po savski vodni poti. Poleg teh privilegiranih družb je prevažala predvsem žito tudi družba Janos Haz, ki je imela svoj sedež od 1765 v Trstu.²⁰⁴ Važen prevoznik po Savi je bila še tobačna dohodninska administracija, ki je 1766 in 1767 prevažala tobak iz Slavonske Požege.²⁰⁵ Manjši delež so imeli še ljubljanski trgovci Bartolotti in Franc Fanzoy, Ivan Kara iz Turčije, iz Hrvatske pa baron Magdalenič in Wildenstein.²⁰⁶

Kolik je bil celotni letni promet, lahko precenimo le delno po dohodkih magacinskih pristojbin, ki so jih pobirali po 1 kr od centa blaga od 1766 naprej od 1. novembra 1769 pa še po 1 kr od vedra vina (po dunajski meri). Podatki ne zajemajo blaga, ki ni bilo pred transportom vskladiščeno in ne blaga Temišvarske trgovske

²⁰² Dež. glav. Nav. S/1 (2. 10. 1765), S/2 (22. 11. 1766); Zgodovina narodov Jugoslavije 2, Ljubljana 1959, 735, 911 sl., 916, 995 sl.

²⁰³ Dež. glav. Nav. S/2 (29. 4., 7-5. 1766), S/5 (3. 4., 17. 6., 3. 7. 1771).

²⁰⁴ Zgodovina narodov Jugoslavije 2, 791. — V 60. letih 18. stoletja je bila v Zagrebu osnovana Janos Haz pomorska družba. Njen namen je bil čimprej usposobiti trgovska pota in tako povečati trgovino preko Trsta. Glej M. Despot, Historija trgovačkih putova između Rijeke i zaleda u XVIII i XIX stoljeću, Riječka zbornik, Zagreb 1953, 126.

²⁰⁵ Dež. glav. Nav. S/2 (4. 6., 25. 8. 1766), S/3 (16. 3. 1767).

²⁰⁶ Dež. glav. Nav. S/1 (17. 6. 1765), S/2 (4. 10. 1766, 6. 5. 1766), S/3 (18. 9., 25. 9., 16. 10., 15. 7. 1767).

družbe, ki je bilo skladiščne pristojbine v Sisku oproščeno. Glede na to bi bila preglednica prepeljanega tovora:²⁰⁷

1. 10. 1766—30. 4. 1767	— 16.078 q (900.368 kg)
1. 6. 1767—31. 5. 1768	— 30.130 q (1.687.280 kg)
1. 6. 1768—31. 5. 1769	— 19.883 q (1.123.448 kg)
1. 6. 1769—31. 5. 1770	— 23.015 q (1.288.840 kg)
1. 8. 1770—30. 4. 1771	— 20.259 q (1.134.504 kg, 40.488 veder)
1. 5. 1771—30. 4. 1772	— 29.174 q (1.633.744 kg, 23.765 veder)
1. 5. 1772—31. 5. 1773	— 28.900 q (1.618.400 kg, 35.116 veder)
1773	— 35.800 q (2.004.800 kg, 31.815 veder)
1774	— 30.759 q (1.722.504 kg, 45.664 veder)
1775	— 69.630 q (3.899.280 kg, 43.536 veder)
1776	— 77.306 q (4.329.136 kg, 49.765 veder)
1777	— 67.813 q (3.797.528 kg, 24.157 veder)
do 1. 5. 1778	— 31.104 q (1.541.824 kg, 26.157 veder)

Množina blaga, ki je šlo po Savi, se da oceniti tudi na podlagi dohodkov vodne mitnine. To so pobirali od polno naloženega čolna po 2 gld. Če po poročilu Š. Sillyja povzamemo, da je okoli leta 1762 znašal tovor čolna 100 q, leta 1767 pa že povprečno 150 q, čeprav niso redki tovari po 200 q, se nam pokaže naslednja preglednica količine prepeljanega tovora polno naloženih čolnov:²⁰⁸

1762	— 483 čolnov	— 48.300 q (2.704.800 kg)
1763	— 530 čolnov	— 53.000 q (2.968.000 kg)
1764	— 546 čolnov	— 54.600 q (3.057.600 kg)
1766	— 257 čolnov	— 25.700 q (1.639.200 kg)
1767	— 500 čolnov	— 75.000 q (4.200.000 kg)
1768	— 310 čolnov	— 46.500 q (2.604.000 kg)
1769	— 538 čolnov	— 80.700 q (4.519.200 kg)

1. 10. 1769—1. 11. 1770	— 584 čolnov	— 87.600 q (4.905.600 kg)
1. 11. 1770—1. 11. 1771	— 306 čolnov	— 45.900 q (2.570.000 kg)
1. 11. 1771—1. 11. 1772	— 423 čolnov	— 63.050 q (3.530.800 kg)
1. 11. 1772—1. 11. 1773	— 470 čolnov	— 70.500 q (3.948.000 kg)
1. 11. 1773—1. 11. 1774	— 506 čolnov	— 75.900 q (4.250.400 kg)
1. 11. 1774—1. 11. 1775	— 490 čolnov	— 73.500 q (4.116.000 kg)
1. 11. 1775—1. 11. 1776	— 434 čolnov	— 65.100 q (3.645.600 kg)
1. 11. 1776—1. 11. 1777	— 368 čolnov	— 55.200 q (3.091.200 kg)
1. 11. 1777—1. 5. 1778	— 272 čolnov	— 40.800 q (2.284.800 kg)

Trgovina na Savi je bila do 1776 v stalnem naraščanju. Ko pa je tega leta Marija Terezija priključila Reko Hrvatski in z njo Ogrski, da bi pospešila izvoz agrarnih pridelkov iz Banata v jadranska pristanišča, je začel padati trgovski promet na relaciji Sisak—Zalog, ker se je preusmeril na krajšo in cenejšo pot Karlovac—Reka ali Bakar. Padec trgovine in z njo prometa je vplival tudi na ureditev savske plovbe in na ukinitve roloja. Sedaj je znova prevzelo glavni del tovora vino.²⁰⁹

Trgovsko blago, ki ga ni bilo mogoče takoj odpeljati naprej s čolni, so vskladiščili v skladiščih v Zalogu, Krškem in Sisku. Skladišča so začeli graditi 1766 s prispevki iz glavne komerčne blagajne. V njih so nastavili špediterje, ki so, z izjemo špediterja v Sisku, prejeli plačo iz glavne komerčne blagajne.²¹⁰ Špediterji so skrbeli za prevoz blaga in njegovo odpremo in pobirali skladiščno pristojbino. Obračun o njej so dajali čolnarskemu uradu v Prusniku, ta pa deželnemu glavarstvu.

Zaloško skladišče so zgradili v letu 1767 in ga leta 1768 opremili z dvigalnim strojem, za katerega je naredil načrt komerčni svetnik Fremaut. Poleg tega so zgra-

²⁰⁷ Dež. glav. S/5 (3. 4. 1771); poročila špediterjev za posamezna četrtletja.

²⁰⁸ Dež. glav. Nav. S/1 (912. 8., 13. 8. 1762, 24. 1. 1764); poročila prejemnikov vodne mitnine za leti 1762—1778, za leto 1765 manjkajo.

²⁰⁹ Zgodovina narodov Jugoslavije 2, 917.

²¹⁰ Dež. glav. Nav. S/2 (10. 4., 28. 5. 1766).

Špediterja v Sisku je nastavljal najprej Temišvarska trgovska kompanija, od leta 1771 pa Banatsko-temišvarska kompanija, v letu 1780 pa ga je prevzela ogrska dvorna komora. S/9 (28. 1. 1780).

dili v Zalogu še nakladalni kanal.²¹¹ Skladišče v Krškem so dogradili leta 1770 in ga opremili z dvigalnim strojem.²¹²

Varnost trgovine so jamčile vojaške posadke v Zalogu, Prusniku in Krškem po 15 mož, ki so bili pripravljene za primer nepokorščine čolnarjev, v Krškem pa so tudi varovali čolne pred roparji, ki so vdiralci iz Turčije. Vojaštvo so plačevali iz navigacijskega sklada.²¹³

Čolni na Savi

Savski čolni, kot jih popisuje Valvasor, so bili preprosti celaki, izdolbeni iz enega debela in so nosili tovor do 30 q.²¹⁴ Ko so začeli regulacijska dela v letu 1735, je bil namen teh del olajšanje plovbe in možnost plovbe z večjim čolnom. Po Neffzer-novem predlogu leta 1735 naj bi uvedli na Savo čolne šesterece, ki so nosili tovor 300—400 q. Za tak čoln so potrebovali 6 ljudi: 2 čolnarja in 6 vlačilcev. Čolnárje so hoteli najeti med izvezbanimi čolnarji v Banatu, za vlačilce pa domačine. Te čolne naj bi izdelovali ladijski mojstri iz Temišvara.

Po Savi so pluli po izvedbi regulacijskih del karlovški čolni ali uranice. Ti so bili široki 5 1/5—6 čevljev (1,64—1,90 m), prvotno so bili dogi 10 čevljev (3,16 m), kasneje pa so delali daljše, tako da so lahko prepeljali po 16 sodov provianta.²¹⁵ Čolne so povečevali tako, da so nosili že po prvih regulacijskih delih 100—120 q tovora, okoli 1740 pa že 120—130 veder vina ali 70—80 metznov žita.²¹⁶ Tak čoln je moral imeti po 4 čolnarje in 4—5 vlačilcev. Čolne so vedno bolj obremenjevali, s tem pa so rabili vedno več čolnarskih hlapcev, ki jih je že tako primanjkovalo. Zato so čolnarji zahtevali, da se tovor maksimira. Leta 1767 so določili, da se ne sme na čoln dati več kot 13 sodov; vsak sod je moral imeti po 13 q (torej tovor 139 q).²¹⁷

Leta 1765 so naredili po modelu Fremauta čoln, imenovan »barcheton«, ²¹⁸ 1766 pa 12 tako imenovanih gabar (ladje s ploščatim dnom — Plattschiff) na stroške glavne komerčne blagajne. Gradili so jih v Sevnici in Brestanici.²¹⁹

Leta 1772 je poročala navigacijska direkcija o čolnih na Savi. Stesani so bili iz mehkega lesa. Dolgi so bili 82 čevljev (25,91 m), široki 5 čevljev 9 col (1,81 m). Če so bili polno naloženi, so se potopili za 24 col (62,4 cm). Nosili so pri visoki vodi do 140 q, pri nizki vodi 80 q v smeri toka, proti toku do 200 q. Tak čoln je stal 200 gld, trajal pa je okoli 5 let.²²⁰

Leta 1771 so ustanovili v Karlovcu ladjedelnico, kjer so gradili čolne po renškem načinu. Njih nosilnost je bila 3000 q. Uporabljali so konopljene vrvi.²²¹ Že G. Gruber je predlagal, da bi v karlovški ladjedelnici gradili čolne po renškem načinu, ki bi z večjo nosilnostjo znižali stroške prevoza. Leta 1772 je odobril deželno glavarstvo, da bi na stroške savskega navigacijskega sklada zgradili 3 take čolne, a dvor je dovolil le enega. V rabo so prišli na Savi ti čolni v letu 1775.²²² Za graditev teh čolnov so poklicali v Karlovac porenskega ladjedelniškega mojstra Heppeja in še pet drugih mojstrov ladjedelcev: Spirita Vigo, Mihaela Galiattija, Checca Davanzo, Dominika Persoglia in Franciška Peruschitza.²²³

²¹¹ Dež. glav. Nav. S/4 (11. 8. 1768, 5. 5., 30. 3. 1768).

²¹² Dež. glav. Nav. S/4 (4. 12. 1770).

²¹³ Dež. glav. Nav. S/2 (31. 12. 1766, 11. 11. 1766).

²¹⁴ J. W. Valvasor, II., 154, 157 sl., 202 sl., IV., 606—608.

²¹⁵ Stan. A I. fasc. NW (6. 6. 1735), fasc. 385 (12. 4. 1738).

²¹⁶ RK fasc. XLVI/2 (5. 9. 1754).

²¹⁷ Stan. A I. fasc. 385 (13. 11. 1767).

²¹⁸ Dež. glav. Nav. S/1 (4. 2. 1765).

²¹⁹ Dež. glav. Nav. S/3 (16. 3. 1767, 10. 4. 1766), S/2 (31. 1. 1766).

²²⁰ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772).

²²¹ Dež. glav. Nav. S/5 (4. 6. 1772), Stan. A I. fasc. 385.

²²² Dež. glav. Nav. S/6 (15. 1. 1772, 15. 1., 13. 9. 1773), S/5 (4. 4. 1772); Stan. A I. fasc. 385 (19. 4.

1775).

²²³ Stan. A I. fasc. 385 (19. 4. 1775).

Čolnarji na Savi ni vezal noben ceh, kakor na Ljubljanici. Čolnarjenje je bilo za večino čolnarjev, zlasti pa za čolnarske hlapce, le postranski poklic, ki so ga opravljali, kadar jih niso vezale dolžnosti na lastno gospodarstvo ali na zemljiško gospodarstvo. Zato je bilo zelo težko za prevoze jeseni, ko so bili čolnarji zaposleni pri trgatvi in pri spravljanju poljskih pridelkov, tako da so morali večkrat uporabiti vojaštvo.²²⁴ Posebno so težko občutili pomanjkanje čolnarjev, ko so prihajali veliki transporti iz Ogrske in Banata. Zato so nastali predlogi za ustanovitev čolnarskega ceha za savske čolnarje, a do tega ni nikoli prišlo; pač pa so uvedli vpis čolnarjev v matične knjige in vožnjo v roloju.

Čolnarji so uživali razne ugodnosti. Tako so bili čolnarji, ki so bili zaposleni pri transportih iz Banata in Ogrske, že 1764 oproščeni vojaške službe. Patent 23. marca 1766 o ureditvi plovbe na Savi je določal med drugim, da so vsi čolnarji, ki bodo 10 let čolnarili na Savi do smrti oproščeni rekrutacije.²²⁵ Jeseni 1767 so bili oproščeni rekrutacije od dne, ko so se vpisali v čolnarsko matično knjigo, vsi čolnarski mojstri in hlapci. Izpisali so jih od rekrutacije pri dominijih in plačali zanje relucijo iz blagajne čolnarskega urada.²²⁶ Po ukinitvi roloja so zemljiška gospodarstva znova poklicale čolnarje k vojakom. Dvorni dekret 5. avgusta 1780 pa je določil, da se oprostijo rekrutacije tisti čolnarji, ki služijo najmanj leto dni na Savi in to dokažejo s spričevali.²²⁷

Da bi pritegnili čolnarje v rolo, so 1767 opróstili plačevanja osebnega davka one čolnarje, ki so se vpisali v matične knjige. Za vpis so jim dajali nagrade, nove erarične čolne in še predume za nauk kmečkih gospodarstev.²²⁸

Čolnarji so bili naseljeni v pasu ob Savi. Glavni čolnarski kraji so bili: Hotič, Litija, Sv. Jurij, Mitalo, Slap, Sava, Zidani most, Grmače, Log, Loka, Teneišče, Radeče, Breg pri Radečah, Leskovec, Brestanica in Sevnica.²²⁹ Nekateri čolnarji so imeli lastne čolne, takih je bilo leta 1766 17.²³⁰ Poleg domačih čolnarjev so bili zaposleni, zlasti na čolnih banaških trgovskih družb čolnarji iz Banata.²³¹

Zusammenfassung

SCHIFFFAHRT AUF DER SAVA IM 18. JAHRHUNDERT

Ema Umek

Im Frieden von Požarevac gewann Österreich das Banat, die Kleine Walachei und Serbien bis Timok. Der darauffolgende österreichisch-türkische Handelsvertrag brachte auch andere Vorteile für den Handel. Die neu eroberten Länder mußten sowohl mit den innerösterreichischen Ländern als auch mit den Häfen an der Adria verbunden werden. Als günstiger Verkehrsweg für den Handel und den Transport von Truppen und Proviant boten sich die Sava und die Ljubljanica an.

²²⁴ Dež. glav. Nav. S/2 (24. 9., 11. 10. 1766).

²²⁵ Dež. glav. Nav. S/1 (19. 1. 1764).

²²⁶ Dež. glav. Nav. S/3 (8. 4., 27. 6., 27. 8. 1767).

²²⁷ Dež. glav. Nav. S/9; Stan. A I. fasc. 385 (25. 2. 1779).

²²⁸ Dež. glav. Nav. S/3 (8. 4., 1. 10. 1767).

²²⁹ Dež. glav. Nav. S/3 (17. 7. 1766).

²³⁰ Dež. glav. Nav. S/3 (17. 7. 1766).

²³¹ Dež. glav. Nav. S/2 (7. 3. 1766).

Eine erste Anregung zur Regulierung der Sava und der Ljubljana wurde im Jahre 1719 durch den Transport von Holz für den Bau der österreichischen Flotte in Triest gegeben. Doch wurden auch die Regulierungsvorschläge, die 1723 Franz Anton von Stenberg und 1724 Seifried Bonaventura von Werthenthal vorgelegt hatten, nicht realisiert.

Erst der Bedarf an Transport von Proviant leitete die Regulierungsarbeiten in die Wege. Die Bildung einer "Navigationshofkommission für Saustrom und Laibachfluß" im Jahre 1732 brachte noch keine entsprechenden Ergebnisse. Mit Regulierungsarbeiten begann erst die 1736 ernannte Navigationskommission, die aus Vertretern aus Krain und der Steiermark zusammengesetzt war und die dem innerösterreichischen Geheimrat in Graz sowie der Hofkanzlei in Wien unterstand. In den Jahren 1736—1739 wurden Treppelwege und Kanäle an der Ljubljana gebaut, es wurden Bodenstürze bei Prusnik weggeräumt und dort eine Umleitung gemacht. Die Arbeiten kamen im Jahre 1740 infolge zu geringer finanziellen Mittel ins Stocken, um dann im Jahre 1743 endgültig auszusetzen. Doch der Hof bemühte sich um die Fortsetzung der Arbeiten, weil er am Transport von Kupfer aus den Kammeralbergwerken in Ungarn und am Transport von Salz interessiert war. Die Navigationshofkommission wurde im Jahre 1747 wieder ins Leben gerufen; für die Instandhaltung der Schifffahrt sorgte in den Jahren 1749—1754 die Institution "Ministerial Banco Deputation" später die Repräsentation und Kammer für Krain. Die Regulierung wurde auf kleinere Arbeiten und auf die Arbeiten bei Prusnik beschränkt. Die Kanäle an der Ljubljana wurden nicht mehr erneuert. Dieser Erneuerung widersetzen sich die Kaufleute in Ljubljana und Schiffer auf der Sava und Ljubljana. Die derzeitige Navigationsregulierung auf der Sava war den großen Warentransporten aus dem Banat, vor allem dem Transport von Getreide, den privilegierte Handelsgesellschaften durchführten, nicht gewachsen. Deshalb wurde durch das Patent vom 23. März 1766 eine staatlich kontrollierte Regulierung des Schifferverkehrs auf der Sava eingeführt. Die Schiffer mußten sich in Schiffmatrikenbücher eintragen, jedes Schiff mußte bei der Fahrt die festgelegte Reihenfolge beachten. Das alles wurde vom Schiffsamt in Prusnik kontrolliert. Es wurde auch ein Transporttarif festgelegt. Da sich die Schiffer nicht an dieses Patent hielten, wurde 1767 durch ein neues Patent die Befahrung der Sava für alle jenen Schiffer verboten, die nicht in Matrikelbüchern eingetragen waren und die bei der Schifffahrt die festgelegte Reihenfolge nicht beachteten.

Im Jahre 1771 wurde eine besondere Navigationshofkommission gebildet, der die Navigationsdirektionen unterstellt waren. Die Navigationsdirektion in Ljubljana deckte den Wasserlauf der Sava bis Zemun, den der Ljubljana und der Kolpa. Mit der Bildung der Navigationskommission wurden auch die Regulierungsarbeiten wieder belebt.

Die Regulierungsarbeiten wurden aus einem Navigationsfonds finanziert, in den Krain und die Steiermark beisteuerten, später aber flossen in diesem Fonds Gelder aus dem Ärar zusammen sowie Einnahmen von der Wassermaut, vom Anschlag auf Weine aus Dolenjsko, die Magazin- oder Speditionsgebühr und die Weingebühr. Mit der Bewilligung der Beiträge für die Regulierungsarbeiten versuchten Krain und die Steiermark einen Einfluß auf die Handelspolitik des Staates geltend zu machen und die Erzeugnisse ihrer Länder zu schützen.

Der gesamte Wasserlauf der Sava wurde im Jahre 1777 auf einzelne Gebiete — Stationen aufgeteilt, wo die Arbeiten von Navigationsingenieuren geleitet wurden. Der Schiffsverkehr mit Handelswaren auf der Sava stieg bis zum Jahre 1776 an, durch den Anschluß von Rijeka an Kroatien ging er jedoch auf der Strecke Sisak—Zalag zurück, weil er auf den kürzeren und billigeren Weg Karlovac—Rijeka oder Bakar umgeleitet wurde. Der Rückgang des Handels und damit des Verkehrs wirkte sich auf die Navigationsregulierung auf der Sava aus. Im Jahre 1778 wurde das bis damals geltende, durch die Patente von 1766 und 1767 eingeführte Navigationsregime aufgehoben. Auf diese Tatsache sowie auf die neue Wirtschaftspolitik von Joseph II. läßt sich auch die Auflösung der Navigationsdirektion im Jahre 1781 zurückführen. Die Sorge um die Wiederaufnahme der Regulierungsarbeiten wurde den Grundherrschaften überlassen.

Im Jahre 1766 existierte beim Schiffsamt auf Prusnik noch eine besondere Kasse, in der Einkommen dieses Amtes gesammelt wurden. Durch die Regulierungsarbeiten veränderten sich auch die Schiffe: die aus einem Baumstamm gemachten, nach Valvasor »celah« benannten Schiffe wurden zunächst durch Schiffe aus Karlovac, »uranice«, ersetzt. Später nahmen sie immer größere Ausmaße an und von 1775 an gab es auf einigen Strecken der Sava auch Schiffe, die in der Werft von Karlovac auf die am Rhein übliche Art produziert wurden. Die Schiffer auf der Sava schlossen sich zu keiner eigenen Zunft zusammen, sie waren vornehmlich Untertanen, für die die Schifffahrt einen zusätzlichen Erwerb bedeutete. Sie waren vom Wehrdienst befreit.