

1.02 pregledni znanstveni članek

UDK 656.131(497 Ljubljana)(091)

Prejeto: 7. 7. 2004



Barbara Pešak Mikec

prof. zgodovine in sociologije, višja arhivistka, Zgodovinski arhiv Ljubljana, Mestni trg 27, SI-1000 Ljubljana
e-mail: pesakb@zal-lj.si

Ljubljanski fijakarji

IZVLEČEK

Fijakarji so se v Ljubljani pojavili konec 18. stoletja. Prvi razpoložljivi podatki o njihovem številu segajo v leto 1814. V začetku so bili fijakarji večinoma iz predmestij. Bili so dostojni in načelni ljudje in so svoj poklic opravljali korektno. Obstajale pa so tudi izjeme. Kršitelje so prizadete stranke prijavile magistratu. Prvi red, ki je določil pravice in dolžnosti fijakarjev, je bil sprejet 11. novembra 1865. Sledila sta še dva reda, prvi leta 1897 in drugi leta 1909. Najbolj stalna fijakarska postajališča so bila na Mestnem trgu nasproti mestne hiše, na Dunajski cesti pred hotelom Slon in na Kongresnem trgu. V letu 1911 sta se pojavila prva tako imenovana avtofijakarja, danes bi jima rekli taksista.

KLJUČNE BESEDE

Fijakar, izvošček, fijakarski red, Ljubljana

SUMMARY

THE LJUBLJANA HACKNEY DRIVERS

Hackney drivers occurred in Ljubljana at the end of the 18th century. First available data on their number reach into the year 1814. At the beginning, hackney drivers were mainly from suburbs. They were decent and principled people who were correctly practising their vocation. Yet there were exceptions. Dissatisfied customers reported violators to the city authorities. The first regulation defining rights and duties of hackney drivers was adopted on November 11th 1865. Two more regulations followed, the first in 1897 and the next in 1909. Regular hackney carriage stopping places were in Mestni trg opposite to the town hall, in Dunajska cesta in front of the hotel Slon, and in Kongresni trg. In 1911, the first two so-called cab/drivers occurred; today we call them taxi drivers.

KEY WORDS

Hackney driver, cabman, hackney carriage regulation, Ljubljana

*Voznik ali fijakar (Homo equestris). Zaredil se je po splošnem napredovanju človeštva in živi ob ljudeh, kateri mislijo, da človek nog nima le za hojo in da štiri noge prej kam pridejo, kakor dvoje nog.*¹

Majhno, srednjeveško mesto z obzidjem je prebivalec svojčas lahko obhodil peš. Premožnejši so pot premagovali s konji ali nosilnicami. Vladarji in plemenitaši so si razdalje krajšali z vprežnimi vozili. Preden pa so lahko vprežna vozila v mestih prešla v splošno uporabo, je bilo potrebno poskrbeti za primerne ceste. Ulice srednjeveških mest so bile namreč ozke, blatne in razdrapane, hiše visoke in v nadstropju pomaknjene naprej. Vožnja z vprežnimi vozili je bila zato skorajda nemogoča, predvsem pa zelo neudobna.² Temu so pripomogla tudi toga kolesa brez vzmetenja, zaradi katerih je potnik čutil tudi najmanjši kamen na poti.

Razmere so se začele izboljševati po letu 1457, ko so v mestu Kocs ob Raabi na Madžarskem začeli uporabljati elegantno opremljena vprežna ulična vozila s fiksno ali pomično streho. Bila so udobnejša, saj so imela sredinsko vzmetenje v podvozu. To je ublažilo sunke na takrat še vedno precej razdrapanih cestah. Služila so prevozu štirih potnikov, v ločenem prostoru je sedel voznik. Vozila se je prijelo ime kočija (nemško Kutsche), voznik pa je postal kočijaž (Kutscher).

Prve najemne ulične kočije, ki so jih za plačilo, z določenimi omejitvami, lahko uporabljali vsi, so se pojavile v Parizu. Ime so dobile po sv. Fiakriju.³ O vzroku uporabe njegovega imena govori več različic. Prva pravi, da je slika sv. Fiakrija v obliki štita visela na neki gostilni v hiši v Rue Saint Martin (ali ulici sv. Fiakrija) v Parizu, kjer je imela za časa Ludvika XIV. leta 1662 postajališče prva najemna kočija. Druga različica govori, da naj bi kočije izposojali pred hotelom Saint Fiacre, po katerem so dobile tudi ime. Tretja različica govori o postajališču pred cerkvijo sv. Fiakrija. Ne glede na razhajanja je ime fijakar ostalo kot oznaka za oštevilčeno najemno vprežno vozilo z voznikom in konjem.⁴

Tudi slovenski jezik je prevzel ta izraz. Fijakar v slovenščini pomeni tistega, ki se poklicno ukvarja s prevažanjem ljudi s kočijo, uporablja se tudi ime izvošček. Wolfov nemško slovenski slovar⁵ fijakarja razlaga kot "lohnkutscher"-ja – najemnega voznika, kočijaža, ki je lahko tudi konjar.

Najemne kočije so bile različnih tipov. V začetku so ločevali med fijakarjem (nemško Lohnkutscher, Fiaker)⁶ in drožko (nemško Droschke, Droschkekutscher). Fijakar je bil najeti kočijaž pokrite ali odkrite dvovprege. Voznik drožke (ime je ruskega izvora) je imel navadno nepokrito dvosedžno enovprežno vozilo z majhnimi kolesi. Originalno je imela drožka tudi tretji vzdolžni sedež, na katerem je lahko okobal⁷ ali bočno sedel še tretji potnik.⁸

Na Dunaju so prvo koncesijo za fijakarja oddali leta 1693. Dobrih trideset let kasneje se je najemnih voz prijelo ime fijakar. Leta 1790 jih je bilo na Dunaju okrog 700, v času njihovega razcveta v letih 1860–1908 pa celo več kot tisoč. Kočijaži so bili večkrat znani kot mestni originali, delno tudi kot ljudski pevci in piskači. Znan je bil vsakoletni ples *Fiakerball*, ki se je odvijal na pepelnico sredo.⁹

Začetki

*V Ljubljani še ni star, še plinova svečava je starejša od njega.*¹⁰

V Ljubljani so bile kočije še za časa Valvasorja redka in nenavadna stvar. Samemu polihistorju se je zato zdelo vredno zapisati, da so se pričeli nekateri bogatini prevažati po mestu v kočijah. Ta razvada naj bi se tako razširila, da je število kočij v Ljubljani zrastle s štirih (začetek 17. stoletja) na petdeset voz.¹¹ Zaradi slabega tlaka (vsak gospodar je popravljal tlak pred svojo hišo sam), ozkih ulic in gneče na njih ni v Ljubljani nikogar mikalo, da bi se vozil v kočijah. Ob semanjih dneh je bilo celo nemogoče. Zato so si meščani najprej pomagali s stolonoši. Plemstvo se je dalo prenašati že od nekdanj, meščanom pa se je priložnost ponudila leta 1735. Takrat je magistrat dobil izključno pravico za ustanovitev zavoda stolonoš, ki naj bi po ne previsoki ceni prenašali meščane v nosilnicah.¹²

¹ Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 156.

² Gruden, *Zgodovina slovenskega naroda*, str. 404.

³ Sv. Fiakrij se je rodil okrog leta 610 kralju Škotske Evgeniu IV. Iz pobožnosti in ljubezni do puščavniškega življenja se je odpovedal nasledstvenim pravicam in odšel v Francijo. Tu mu je škof Faro iz Meauxa daroval majhen kos zemlje v gozdu v Fordille de Brie, ki se je po legendi ob dotiku njegove palice spremenil v cvetoč vrt. Fiakrijeve relikvije so po njegovi smrti okrog leta 670 zelo častili in so še danes v katedrali v Meauxu. (Brockhaus, *Brockhaus' Konversations-Lexikon*, 6. zvezek, str. 763; Schaubert-Schindler, *Svetniki in godovni zavetniki*, str. 450–451).

⁴ Brockhaus, *Brockhaus' Konversations-Lexikon*, 10. zvezek, str. 853, in 6. zvezek, str. 763; Meyers *Lexikon*, 4. zvezek, str. 692–693; Šafar-Snoj, *Mala splošna enciklopedija. Prva knjiga A–G*, str. 479.

⁵ Cigale–Wolf, *Deutsch-slovenisches Wörterbuch, Erster Theil A–L*, str. 509, 974.

⁶ Izraz *lohnkutscher* za najemnega voznika, se je v magistratnih spisih nehal uporabljati nekje v sedemdesetih letih devetnajstega stoletja. Nadomestil ga je izraz *fiaker*. V začetku dvajsetega stoletja se je poleg imena *fijakar* začelo pogosteje uporabljati tudi ime *izvošček*.

⁷ Okobal – v razkoračenem položaju, kakor pri jahanju.

⁸ Meyers *Lexikon*, 3. zvezek, str. 1017.

⁹ <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.f/f319386.htm>; Österreich Lexikon, Fiaker. 20. 4. 2004.

¹⁰ Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 156.

¹¹ Gruden, *Zgodovina slovenskega naroda*, str. 1023.

¹² Dohodke od pristojbin so porabili za popraviljanje tlaka

Fijakarji so se v Ljubljani pojavili konec 18. stoletja. Leta 1814 so najem svojih kočij nudili trije, leta 1818 jih je bilo pet, dve leti kasneje že dvajset.¹³ Seznam iz leta 1822 kaže, da je bilo v tem času v Ljubljani sedemindvajset fijakarjev s koncesijo, ki jo je podeljeval mestni magistrat. V lasti so imeli šestinpetdeset konj. Njihovi vozovi so bili pokriti (16), pol odkriti (30) in odprti (4). Ob plesnih dnevih so stranke čakali na dveh stalnih mestih – pred mestno hišo in na Novem trgu. Vedno je bilo na razpolago šestnajst pokritih voz. V Ljubljani je bilo v tem času tudi sedemindvajset ekvipaž – razkošnejših kočij, katerih lastniki so bili premožnejši meščani.¹⁴ Poleg omenjenih so se po ljubljanskih cestah vozili še parizarji,¹⁵ kmečki vozovi, kočije, koleslji, predstavniki imenitnejših slojev pa so jahali na konjih.

Prvi fijakarski red

*On je mogočen vladar svojega konja in kedar sede na svoj prestol – v eni roki vajeti, v drugi bič, ki je pravo njegovo žezlo – ne trpi od svojega podložnega nikakoršne opozicije.*¹⁶

Za pisanje uredb in redov v Ljubljani je skrbel magistrat, potrjeval in izdajal pa jih je mestni svet. Splošno ureditev prometa so predpisovali policijski redi (prevozniški, cestnopolicijski, fijakarski...). V mestu je prometne razmere do leta 1874 urejal splošni kranjski policijski red. Za potrebe in zahteve javne varnosti je skrbela policija.

Red za fijakarje v glavnem mestu ljubljanskem je bil sprejet v času županovanja dr. Etbina Henrika Coste na seji mestnega sveta 11. novembra 1865. Imel je trinajst kratkih členov, v katerih so bile določene pravice in dolžnosti ljubljanskih fijakarjev.

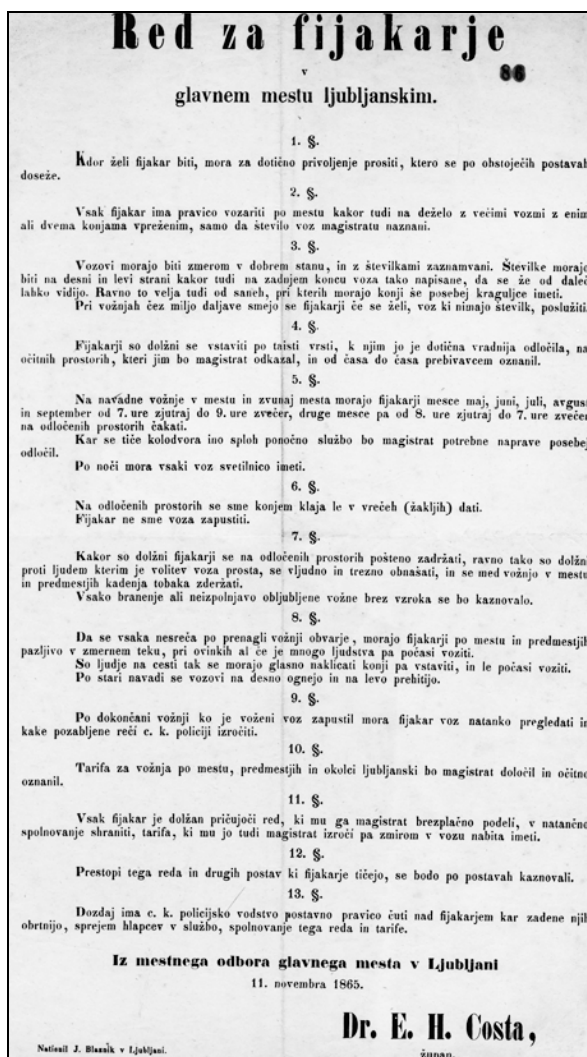
in čiščenje mesta. Tudi stolonoše so morali, če ni bilo prometa, pometati ulice. Nosilnice so bile znotraj oblažene in prevlečene s suknom. Zunaj so bile prevlečene z usnjem. Leta 1783 so dovolili, da se s poslom proti plačilu davka lahko ukvarja vsak. Leta 1793 plačujejo davek še štirje stolonoši, ki pa so prosili, naj se jim davek spregleda, ker zaradi vedno bolj množičih se fijakarjev nimajo zaslužka. Zadnjič so v magistratnem gradivu omenjeni leta 1799. (Vrhovec, *Ljubljanski meščanje v minulih stoletjih*, str. 149–153).

¹³ ZAL, LJU 488, Knjige obrtnega davka (Cod XVIII) za leta 1814, 1816, 1817, 1818, 1819 in 1820.

¹⁴ ZAL, LJU 489, fasc. 210/211, pag. 1072–1074.

¹⁵ Parizar – trpežen, močan voz z železnimi osmi in širokimi platišči, na katerem so prevažali kolonialno in drugo blago. Za njihovo sestavo in izgled je dala francoska vlada v času Ilirskih provinc posebna navodila. (Mal, *Zgodovina slovenskega naroda*, str. 124).

¹⁶ Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 156.



*Prvi fijakarski red iz leta 1865.
(ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 86)*

Ljubljanski fijakar je lahko postal vsak, ki je imel primerno opremo – urejen voz in konje – in je za koncesijo zaprosil na pristojno mesto. Dodelili so mu osebno številko, ki jo je obesil ob straneh in na koncu voza. Na vidnem mestu sta morala viseti tudi fijakarski red in cenik.

Ena pomembnejših lastnosti, ki so jo zahtevali od fijakarja, je bila olika. Do strank se je moral obnašati vjudno in ustrežljivo. Med vožnjo ni smel kaditi, po končani vožnji pa ni smel puščati voza in konja brez varstva. Po mestu in predmestjih je moral *"pazljivo v zmerem teku, pri ovinkih al če je mnogo ljudstva pa počasi voziti"*. Po končani vožnji je fijakar pregledal voz in pozabljene stvari izročil policiji. Vozovi so bili ponoči osvetljeni. Vozili so po desni polovici cestišča, prehitivali po levi. Postajališča so bila na vnaprej določenih mestih, stranke pa so prevažali od pomladi do jeseni od sedme zjutraj do devete zvečer, pozimi pa od

Cenik za vožnje s fijakarjem v Ljubljano in okolico, okrog 1865.
(ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 85)

osme ure zjutraj do sedme zvečer.¹⁷ Po smrti fijakarja je lahko njegovo delo prevzela vdova.

Fijakarji so ljubljanske meščane vozili tudi po okolici. Cena vožnje je bila odvisna od oddaljenosti kraja, kamor je bila stranka namenjena, pomemben dejavnik pa je bila tudi "konjska moč" voza, saj so za enovprežno kočijo plačali občutno manj kot za dvovprego. Vožnja po mestu in predmestjih je stala za prve četrt ure z enovprego petindvajset krajcarjev in z dvovprego petintrideset. Pot do železniške postaje je stala najemnika enovprege podnevi trideset krajcarjev, dvovprege pa petdeset. Ponoči se je cena prvi dvignila za dvajset, drugi pa za deset krajcarjev. Pot z južne železnice nazaj v mesto je bila dražja, saj so morali podnevi za enovprego odšteti petdeset, za dvovprego pa sedemdeset krajcarjev. Za vsako popotno torbo, ki je potnik ni držal v naročju, ampak odložil na sedež, je moral odšteti naknadnih petnajst krajcarjev. V "kolezijske toplice" je vozila samo enovprega za trideset krajcarjev. Na plese in druge veselice, razen v gledališče, je vozila enovprega za petdeset in dvovprega za sedemdeset

krajcarjev. Cene za "vožnje za kratek čas", v Tivoli, Šiško, Glince, na Vič in Rožnik, so se gibale za enovprego od trideset do šestdeset krajcarjev, za dvovprego pa od petdeset do osemdeset.¹⁸

Nova prevozniška (fijakarska) reda

*Drugače je fijakar popolnoma podoben vsakemu drugemu človeku in bi bil tudi lahko kaj drugega. "Dela" le za gotovino, krede ne pozna in na upanje vozi le tako dolgo, dokler "pasažir" ne gre z voza.*¹⁹

Fijakarski red iz leta 1865 v svojih trinajstih kratkih členih ni zajel vseh pravic in dolžnosti fijakarjev. Veliko vprašanj je ostalo neodgovorjenih, pravice in dolžnosti pa si je vsak prikrojil malce po svoje. Tudi kazni se fijakarji niso bali, saj jih red ni natančno določal. *"Zato je bil dejanski razlagatelj postave prevozniški hlapec Janez ali Matevž, ki je svoje nazore o pravicah in dolžnostih ljubljanskega fijakarja uveljavljal v živahnih debatah z naročniki, seveda navadno šele koncem vožnje."*²⁰

Zato je mestni magistrat skupaj s predstavniki ljubljanskih fijakarjev – najstarejšimi lastniki fijakarskih koncesij, Josipom Juvanom, Ivanom Turkom in Francetom Šebenikom, leta 1886 sestavil nov fijakarski red, ki je obsegal šestinpetdeset členov.²¹ Poleg podrobnejše razlage pravic in dolžnosti je prinašal nekaj novosti. Sprejet je bil tudi predlog maksimalne tarife.²² Policijski odsek občinskega sveta je o predlogu reda in tarife poročal na seji občinskega sveta 14. decembra 1886. Nekateri svetniki so ugovarjali, češ, *"da je preobsežen, juridično nenatančen in v izrazu nepravilen"*²³ Ponočno so ga dali v pregled pravnemu odseku, ta pa nanj ni imel pripomb.

Predlog kljub temu ni bil sprejet. Po dolgotrajnih pogajanjih in usklajevanjih je prišel pred občinski svet šele 28. decembra 1892. Svet ga je sprejel in obenem naročil magistratu, naj čim prej izdela nov cestnopolicijski red za Ljubljano, ki je v tesni povezavi s transportnimi obrtmi.²⁴ Obenem

¹⁸ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 85, Radics, *Führer durch Krain*, str. 27–28.

¹⁹ Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 157.

²⁰ Govekar-Zarnik, *Ljubljana po potrebu*, str. 47.

²¹ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 54, 75.

²² Maksimalna tarifa – najvišja določena cena, za katero je lahko fijakar peljal stranko na želeno lokacijo. Fijakarji so lahko vozili pod ceno, če pa je kdo računal dražje, je bil kazensko preganjan.

²³ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 178–179.

²⁴ V njem naj bi natančno določili pogoje varnega prometa po javnih cestah, poteh in trgih, za vozni promet, jahanje, vožnjo s kolesi, gonjo živine, vodenje psov, za primere poškodbe javnih poti in nasadov, oviranje prometa, oviranje prometa na pešpoteh in prehodih, čistosti javnih cest, poti in trgov in vzdrževanje miru na javnih cestah. (ZAL, LJU 489, fasc. 1055, pag. 333–351).

¹⁷ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 86; ZAL, LJU 488, rokopisne knjige, COD III, 16 (1865), t.e. 92, str. 165–168.

so sklenili, da se prevozniki (fijakarski) red uveljavi, ko bo odobrena tudi nova prevoznika tarifa, kar pa je bila napaka, saj so se zopet začela dolgoletna pogajanja in dopisovanja med obema stranema. Problem so predstavljale predvsem primestne vožnje, saj je bilo potrebno za vsako razdaljo izračunati kilometrino in na to določiti ceno. Fijakarji so želeli tudi občutno povišanje ostalih tarif, saj naj bi novi red določal strožje pogoje za pridobitev koncesije in jim s tem povzročil dodatne stroške.

20. novembra 1896 je močno okleščen prevozniki red vendarle prišel na sejo občinskega sveta. Odobrili so tudi predlog tarif. Nov prevozniki red je bil sprejet 3. februarja 1897. Junija isto leto je bila določena maksimalna tarifa za fijakarje.

Nov red je bil izdan v vezani obliki, obsegal je petintrideset členov. Bil je obsežnejši od prvega in bolj podoben redom, ki so jih imela druga večja mesta. Fijakarsko koncesijo je določil mestni magistrat. Bodoči prevoznik je lahko dobil dovoljenje za enovprego (drožka) ali dvovprego (fijakar) z enim ali več vozovi. Magistrat je sporazumno z občinskim svetom določil mesta, kjer so bila fijakarska postajališča, in število voz na teh mestih. Skrbel je za redne preglede voz in njihovo neoporečnost ter za sposobnost oseb, ki so upravljale vozove. Izdajali so jim vozne liste in številke za vozove. Vozovi so morali biti urejeni, prostorni in okretni, hkrati pa lahki in dovolj trdni. Odpirali so se od zunaj in od znotraj. V pokritem vozu je morala biti pritrjena priprava, s katero je stranka lahko dajala znamenja vozniku. Konji so morali biti sposobni in dovolj krepki, vozniki pa primerno oblečeni in z ustreznimi pripomočki (npr. bič, odeja ...).

Predpisana je bila tudi oprema voz. Voz je imel dve svetilki, ki jih je voznik prižgal takrat, ko se je prižgala mestna razsvetljava. Obvezna je bila tudi čim tišja zavora. Številka voza je bila napisana z belo oljno barvo na obeh straneh voza in na zadnji strani, velika je bila deset centimetrov. Prav tako je bila izpisana tudi na obeh svetilkah na vozu, le da v črni barvi. Vsak voz je imel na vidnem mestu žep z izvodom prevoznikega reda in cenikom. Voznik je moral imeti vedno pri roki svoj vozni list, natančno žepno uro in nekaj drobiža. Pozimi so lahko vozove zamenjali s sanmi, konjem pa so okrog vratu obesili zvončke ali kraguljčke.

Voz je stal na postajališču ob vsakem vremenu od šestih zjutraj do devetih zvečer. Postavljen je bil lahko tudi v bližini kraja, kjer je potekala kakšna prireditev. Prevoznik se je postavil v vrsto, stranka pa je izbrala voz, ki ji je bil najbolj všeč. Prepovedano je bilo posedati na postajališčih ali ležati v vozovih, onesnaževati prostor, predvsem pa kaditi, če je bila v vozu stranka. Voznik je moral biti ustrezljiv, strankam je odpiral vrata in



Vozni list fijakarskega hlapca Franceta Ambrožiča iz leta 1898. (ZAL, LJU 489, fasc. 1060, pag. 7)

okna, razgrinjal streho, pomagal pri prtljagi. Po končani vožnji je moral pregledati voz in vrniti vse pozabljene stvari stranki ali magistratu.

Prevoznik je lahko voz vozil sam ali pa je za to najel hlapca. Oba sta morala pridobiti vozni list, ki ga je izdal magistrat. Vozni list je izdal magistrat pod pogoji, da je prosilec "vže izpolnil 18. leto in je dovolj krepak; je trezen, zanesljiv in neomadeževan; ni božjasten in nima nagnjusnih telesnih napak ter je popolnem vešč vožnje" in "dovolj poznaj krajevne razmere".²⁵

Magistrat si je vzel tudi pravico preklica vozne lista. Začasno, za dobo dveh let, je bil vozni list preklican tistemu vozniku, ki je bil v dveh letih trikrat kaznovan, ker je zahteval preveč pristojbine ali brez razloga odklonil ali zanemaril vožnjo, ker je bil pijan ali se je surovo obnašal do strank in stražnikov, ali če je prehitro vozil. Za vselej so vozni list odvzeli povratniku, ki je znova zagrešil prestopke ali pa bil samo enkrat kaznovan zaradi kakega hudodelstva ali prekrška *zoper npravnost in dobičkarstvo*.

Voz je lahko najel vsak, ki je bil primerno oblečen. Vožnjo so lahko odklonili pijanim osebam in tistim z očitnimi nalezljivimi boleznimi. Prav

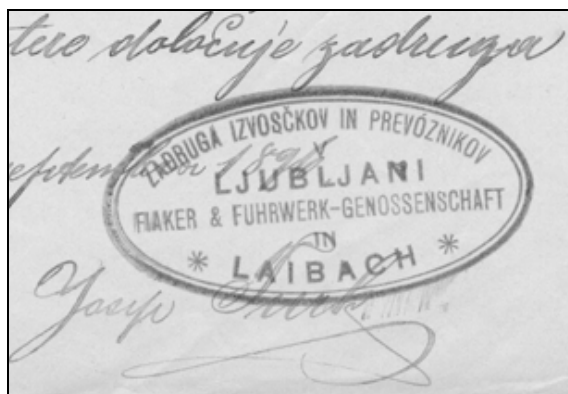
²⁵ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 159. Prevozniki red, to je red, s katerim se uravnava obrt prevoznikom ljudi v deželnem stolnem mestu ljubljanskem.

tako niso smeli prevažati mrličev. Po mestu so morali voziti v zmernem diru. Red je uvedel tudi spremenjeno stran vožnje, saj so vozili po levi strani ceste, prehitevali pa po desni.²⁶

Zadovoljstva med ljubljanskimi fijakarji pa kljub sprejetju novega reda ni bilo. Uprli so se novemu ceniku, kljub temu da jim je nudil boljši zaslužek. *"Prevdariti je pa proti temu, da ljudstvo pri nas ni premožno in da fijakarja porabijo mnogokrat ljudje, katerim gre za krajcarje. Za take ljudi je pa težko, če so primorani za fijakarja več plačati kakor do sedaj in mnogokrat se bodo ogibali fijakarja, če bodo morali do kolodvora plačati 40 krc. namesto 30 krc."*²⁷ Bali so se tudi konkurence omnibusov. Maja 1898 je namreč občinski svet sprejel vozni red za omnibuse, ki naj bi za nizko ceno omogočal vožnjo omnibusov po vnaprej določenih progah.²⁸ Leto prej je bil sprejet tudi mestni cestnopolijski red, ki je veljal za Ljubljano. Na sprejetje tega reda je vplivalo predvsem mnenje občinskega sveta o nujni ureditvi prometa v modernem mestu. Novi mestni cestnopolijski red je poznal vozni promet z vozovi, jahanje in vožnjo z bicikli.²⁹

Čez nekaj let so v zadrugi ljubljanskih fijakarjev svoje mnenje o višini cen spremenili. Leta 1905 so na občinski svet vložili prošnjo za zvišanje tarif, kar so jim odobrili, obenem pa so določili tudi tarife za vožnjo v bližnjo okolico Ljubljane, česar v prejšnjem ceniku ni bilo. Izdali so tudi nov prevozniški (fijakarski) red, ki je bil sprejet 20. julija 1909, cenik pa že marca istega leta.³⁰

Nov red se je skoraj popolnoma ujema z redom iz leta 1897. Razlikovala sta se v nekaj podrobnostih. Najpomembnejša je bila prav določitev maksimalnih tarif in objava cenika kot priloge novega prevoznškega reda. Natančneje so določili tudi čas nočnih voženj, ko so bile cene njihovih uslug dražje. Od 1. oktobra do 31. marca so nočni čas šteli od sedme zvečer do sedme zjutraj, od 1. aprila do 30. septembra pa od devete zvečer do šeste zjutraj.³¹



Žigi zadruge ljubljanskih izvoščkov iz let 1895, 1896 in 1934. (ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 141, 156 in LJU 493, t.e. 62/1934)

Število fijakarjev v Ljubljani

*Ker ima opraviti z raznimi ljudmi, ve tudi marsikako skrivnost, katero pa za-se ohrani, če misli, da mu bo to koristno. Praznika nima nobeden dan, nedelje in prazniki so njemu najhujši delovniki, zato take dneve in predpustom, ko ves svet nori, kursori njegovi poskočijo.*³²

Za Ljubljano segajo prvi razpoložljivi podatki o številu fijakarjev v leto 1814. V knjigah obrtnega davka so kot davčni zavezanci zapisani trije vozniki najemnih kočij (*Lohengutscher*): Jože Volčič (Joseph Woltsitsch) iz Šempetrskega predmestja, Janez Musi (Johann Mussi) in Jurij Šuga (Georg

²⁶ Prav tam.

²⁷ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 242.

²⁸ Koncesijo za prevažanje oseb z omnibusom je lahko dobila fizična oseba, delniška družba ali društvo. Vsak, ki je prosil za dovoljenje, je magistratu predložil vozni red, ki je vseboval traso proge, po kateri bo vozil, čas prihoda in odhoda na postajo, ceno in število voz in konj, ki so na razpolago. Koncesionar je moral na svoje stroške objaviti vozni red v ljubljanskih dnevnikih. (ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 214–219, 224–227).

²⁹ Drnovšek, Oris odnosa ljubljanskega občinskega sveta do mestnega razvoja, str. 223.

³⁰ Govekar-Zarnik, *Ljubljana po potresu*, str. 48–49.

³¹ Prevozniški red, s katerim se uravnava obrt prevoznikom ljudi v deželnem stolnem mestu ljubljanskem, 20. julij 1909, št. 22.423.

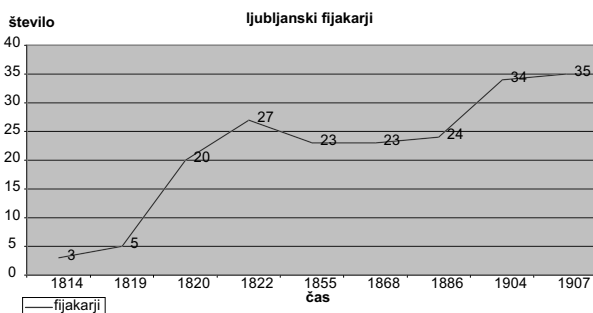
³² Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 158.



*Mestni trg okrog leta 1907, razglednica. Fijakarska postaja na desni ob mestni hiši.
(ZAL, LJU 342, fototeka)*

Schuga), oba iz Kapucinskega predmestja. Volčič je že leta 1816 obrt opustil, Šuga pa je leta 1819 poleg mestnih in primestnih voženj prevzel tudi deželne vožnje in postal deželni kočijaž (Landkutscher). Leta 1816 se je Šugi in Musiju pridružil fijakar Janez Klun (Johann Klun) iz Gradišča. Prvi fijakar s stalnim prebivališčem v mestu je bil leta 1817 Janez Fister (Johann Fister). Število fijakerjev je počasi naraščalo, leta 1819 jih je bilo le pet. Prvi izrazitejši skok v njihovem številu se je zgodil naslednje leto. Številka je poskočila na dvajset.³³

V začetku so bili fijakarji večinoma iz predmestij, Kapucinskega, Šempeterskega in Gradišča. Kasneje so se pojavili tudi tisti s stalnim prebivališčem v mestu, na Poljanah in v Krakovem. Fijakarji so bili lahko tudi gostilničarji, peki, hotelirji, hišni posestniki, celo sodni uradnik se je našel.³⁴



³³ ZAL, LJU 488, Knjige obrtnega davka (Cod XVIII) za leta 1814, 1816, 1817, 1818, 1819 in 1820.

³⁴ Prav tam.

Leta 1855 je bilo v Ljubljani oddanih triindvajset fijakarskih koncesij za eno in dvovprežne vozove. Lastnik fijakarske koncesije je lahko imel več vozov. Njihovo število je določal magistrat. Očitno se je zahtevano število fijakarskih koncesij gibalo okrog številke triindvajset, saj je enako število koncesij zapisano tudi leta 1868. Leta 1886 se številka dvigne na štiriindvajset. Večina fijakarjev je imela v tem času stalno prebivališče v Šempeterskem predmestju.³⁵

Leta 1904 je bilo v Ljubljani že štirintrideset fijakarjev, vsi so bili člani zadruga ljubljanskih fijakarjev. Od teh jih je imelo štiriindvajset po dva voza, devet po tri in eden celo pet vozov. Skupno je torej v tem času po Ljubljani vozilo osemdest voz, kar je bilo za tedanje razmere občutno preveč. Zadruga se je zavzemala, da bi omejili število na osemindvajset voz, in s tem pravičneje poskrbeli za vse člane. Dogajalo se je namreč, da sta v vrsti za stranke stala več kakor dva voza istega lastnika, ki je s tem odvezel zaslužek ostalim. Zaslužek je bil v tem času že bornejši, saj je po Ljubljani že od leta 1901 vozila električna cestna železnica – tramvaj.³⁶

V Ljubljani je imelo leta 1907 fijakarsko koncesijo petintrideset posameznikov. Od teh jih je devetnajst imelo po dva voza, deset po tri, eden je bil lastnik enega voza, drugi celo šestih. Štirje fijakarji so sicer imeli koncesijo, a svojih voz niso

³⁵ ZAL, LJU 489, fasc. 703, pag. 638–639.

³⁶ ZAL, LJU 489, fasc.1314, pag. 388.



Fijakarji pred Souvanovo hišo na Mestnem trgu (danes Mestni trg 24) okrog leta 1910, fotografija. (ZAL, LJU 342, fototeka)

postavljali na postajališča, temveč so sprejemali le naročila za vožnje od doma.³⁷

Postajališča

Vse občinstvo deli v dve vrsti, namreč v take, ki se vozijo, in v take, ki se ne vozijo, torej dajo več zaslužka čevljarju, ko njemu. Zadnji so mu tako rekoč škandal človeštva, prve pa deli zopet v "fajn gospode", ki ne "glihajo" naprej, ampak kar v voz sedejo ter po tem plačajo toliko ali še več, nego on zahteva, – in v "umazance", ki plačujejo le po tarifu in bi se za 10. kr. radi do konca sveta peljali.³⁸

Fijakarska postajališča je določal mestni občinski svet, število fijakarjev na posamezni postaji pa zadruga fijakarjev in prevoznikov v Ljubljani. Vsak fijakar je določen čas pokrival eno postajo, tako da je vsak prišel na vrsto na vseh postajah, bolj "frekventnih" pa tudi na tistih, kjer je bilo manj strank.

Fijakarji so vedno stali na Mestnem trgu nasproti mestne hiše, na Dunajski cesti pred hotelom Slon in na Kongresnem trgu. Leta 1865 so imeli postajališče tudi na Starem trgu, "a tu ni bilo nobenega zaslužka, tako, da smo morali to stališče opustiti".³⁹ Ko je magistrat v osemdestih letih devetnajstega stoletja za postajališče predlagal Trg cesarja Josipa (Krekov trg), se fijakarji niso strinjali:

³⁷ ZAL, LJU 489, fasc. 1354, pag. 711–721.

³⁸ Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 157–158.

³⁹ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 77.



*Mestni trg okrog leta 1915, razglednica. Fijakarji stojijo nasproti magistrata pred Souvanovo hišo.
(ZAL, LJU 342, fototeka)*

"Na cesarja Josipa trgu sicer še nismo stali, a tudi tukaj se ne bode izplačalo postaviti vozove, kajti na Poljanskim predmestju se ljudje malo a celo nič ne vozijo."⁴⁰ Prav tako jim ni ustrezalo predlagano postajališče na Trgu sv. Jakoba (Levstikov trg) niti na Starem trgu ob Reduti. Poleg teh sta se pojavljala še Turjaški trg (Novi trg) in Marije Terezije cesta (Gospodsvetska cesta). Čez desetletje so se uveljavila postajališča na Mestnem in Kongresnem trgu, na Dunajski in Tržaški cesti in na Južnem kolodvoru.⁴¹

Leta 1896 so na novo določili postajališča na Glavnem trgu (Mestni trg), v Zvezdi, na Dunajski cesti in na Južnem kolodvoru. Na prvih treh postajah se je izmenjavalo osemnajst fijakarjev. Stalno prisotnih je moralo biti najmanj šest. Na železniški postaji jih je bilo sedemnajst, od teh po dva na Tržaški cesti ob jahalnici in državnem kolodvoru na dolenski železnici. Še leta 1898 so se fijakarji izrekli proti postajališču na Dolenjskem kolodvoru, saj naj bi vsi potniki potovali do Južnega kolodvora in jim s tem odvzeli zaslužek.⁴²

Ob postavitvi nove vojašnice na Resljevi cesti so vojaški krogi izrazili željo, da se v bližini postavi postajališče fijakarjev, na katerem bi vedno stala dva fijakarja. Fijakarska zadruga je bila zopet proti. V bližini je namreč stanovalo več fijakarjev, ki bi jih po potrebi lahko najeli, poleg tega pa naj

bi v tem delu mesta stanovalo premalo ljudi, tako da potreb po stalni prisotnosti fijakarjev ni bilo. Občinski svet se je kljub temu odločil za postajališče na križišču Resljeve ceste in Parne ulice. Zaradi nerentabilnosti so ga v osemdesetih letih devetnajstega stoletja opustili.⁴³

Povečanje števila nočnih potnikov na Južnem kolodvoru je magistrat v začetku dvajsetega stoletja prisililo, da je povečal še obvezno število prisotnih fijakarjev na kolodvoru. Do 1. marca 1907 so bili tam med pol dvanajsto in pol eno ponoči prisotni trije, z novim redom pa so uvedli najprej še šest, po pritožbi Zadruga ljubljanskih izvoščkov pa tri rezervne vozove.⁴⁴

Kršilci

*Surov pak ljubljanski fijakar ni, vsaj v obraz ti ne zabavlja, svojo sodbo o tebi izreče le, kedar si že odšel.*⁴⁵

Kljub kritikam, ki so deževale na račun fijakarjev in njihovih hlapcev, so bili ti večini dostojni in načelni ljudje, in so svoj poklic opravljali korektno. Dokaj pohvalno jih je opisal v Ljubljanskih slikah leta 1879 Jakob Alešovec:

"Državne postave o narodnostih vseskozi spoštuje, njegov voz in konj sta za vsakega brez

⁴⁰ Prav tam.

⁴¹ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 87, 98, 148.

⁴² ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 156 in fasc. 1059, pag. 24–33.

⁴³ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 241, fasc. 1057, pag. 137–156.

⁴⁴ ZAL, LJU 489, fasc. 1354, pag. 711–721.

⁴⁵ Alešovec, *Ljubljanske slike*, str. 158.

razločka; bodi Slovenec ali nemčur, gospod ali kmet, peljal te bo, če boš le plačal. Zastonj pa ne vozi nikogar. Pri vseh teh ustavovernih načelih je vendar le Slovenec, ker je mladika narodnega debela, in marsikdaj pošlje za kakim nemčurjem, ki je z njegovega voza stopil, željo, naj bi zdaj prišel ponj tisti, kterelega malajo z rogami. Kedar ni pri svojem vozu, je čisto navaden človek, ki skrbi zase in za svoje in državi svoj davek pošteno plačuje. Če ima volilno pravico, voli narodnjake, nemški pa zna k večemu toliko, kolikor kak učitelj s kmetov, ki je naročen na "Schulzeitunge". Se ve, da to ni greh, saj tudi dunajski fijakar ne zna slovenski... Omikan je toliko, kolikor se mu potrebo zdi, šolska spričevala tu nič ne izdajo. Izobraženost si je pridobil večidel le po skušnjah, uma pa je vendarle jako bistrega, spomina dolgega, leta in leta pomni, če si mu kdaj vožnjo dobro ali slabo plačal.⁴⁶

Olika je bila ena od lastnosti, ki so jih zahtevali od fijakarja. Do strank se je moral obnašati vljudno in obzirno. Večinoma so se fijakarji tega držali, obstajale pa so tudi izjeme. Kršitelje so prizadete stranke prijavljale magistratu. Največkrat so bili ovadeni fijakarji, ki so za opravljeno vožnjo zahtevali previsoko plačilo. Sledili so jim vozniki, ki se niso mogli upreti prehitri vožnji. Že kmalu po sprejetju prvega fijakarskega reda (1865) se je v Ljubljani pojavil naslednji razglas:

"Nesreče ki so se po nemarni in nagli vožnji zapored pripetile, prisilijo mestni magistrat, da oziraje na občo varnost nasledno odloči:

1. Prenaglo in nemarno voženje sploh, posebno pa po ozkih cestah in ulicah, kakor tudi kader se v nje zapelje ali izpelje, je ostro prepovedano.

2. Ob času ko pred kazinom ali v kazinskem vrtu muzika igra, po cesti poleg kazine in Ovijske hiše nihče voziti ne sme.

3. Ob takih priložnostih se imajo fijakerji na nasprotni strani zvezdnega drevoreda na narodnem trgu ustaviti. Fijakerji se pa ob enim na natančno spolnovanje fijakerskega reda še enkrat resno opomnijo.

To se vsim, ki imajo lastne kočije in druge vozove, ali si jih pa izposojujejo kakor tudi fijakerjem in voznikom s pristavkom v natančno spolnovanje naznani, da se bodo prestopi po cesarski postavi 20. aprila 1854 ostro kaznovali; če bi pa treba bilo pa tudi po čl. 427 in 428 kaz. post. kazenski sodnji v obravnavo naznanili.⁴⁷

Včasih je dirjajoče fijakarje zaradi prehitre vožnje odneslo s ceste na pločnik in nesreča je bila neizbežna. "Polona Zor, branjevka stanujoča v Vertnih ulicah št. 4 in Marija Kos, branjevka

stanujoča v Kolodvorskih ulicah št. 11 temu uradu enoglasno oznanjata, da je fijakarski voz št. 6 danes ob ½ 12. uri dopoldne po mestnem trgu tako naglo in neprevidno vozil, da je tri jerbare in 1 kumaro povozil in jima vsled tega in sicer Poloni Zor 1 gl. 10 sold., Mariji Kos pa 20 sold. škode napravil."⁴⁸

Zgodilo se je tudi, da je fijakar zapustil voz in konja in se šel opit v gostilno. Ob tem sta se pogosto zgodili dve stvari: splaseni konj brez kočijaža je s praznim vozom brezglavo dirjal po mestnih ulicah, ali pa se je fijakar po opijanju v gostilni skobacal na voz in napol medleč prevažal stranke po mestu. Da je ponoči v takšnem stanju pozabil prižgati luči, bil do strank nevljuden in da je pretepal konje, se zdi kar verjetno. "Anton Gaberšček fijakarski hlapec št. voza 50, pripeljal se je dne 28. marca ob ½ 8 uri zvečer brez luči po Turjaškem trgu tako naglo, ko je isti na voglu na Breg obernil, je iz voza na tla padel."⁴⁹ "Ivan Gašperlin, fijakarski hlapec pri Matevžu Černetu ... je bil na stojišču z vpreženim konjem, ter bil tako vinjen, da je sedeč na kozlu z njega bruhal."⁵⁰

Fijakarje je v svojem dopisu magistratu okrcal tudi Ljubljanski Bicycle-klub: "... vedno mora (biciklist, op. p.) svoje oči skrbno imeti obrnjene na svojo okolico, ker pobalinstvo in fijakarske dirke po ozkih ulicah in širokih cestah, posebno pa po ovinkih klub nabitim rudečim tablam in nastavljenim redarjem niso nič novega".⁵¹

Fijakarski hlapci so se tudi preteпали, največkrat med seboj, hudo kri pa jim je povzročal predvsem predvideni vrstni red fijakarjev na postajah. Večkrat so se namreč sporekli glede tega, kdo je na vrsti za prevoz čakajoče stranke. Nekateri so med vožnjo kljub prepovedi radi kadili, po naporni noči pa prespali v svojih vozovih.

Fijakarji so postajališča, ki niso bila "frekventna", radi zapuščali prej, kot je bilo določeno v fijakarskem redu. Problematični sta bili predvsem postajališči na Mestnem in Kongresnem trgu. Zgodilo se je, da so stanke v poznih popoldanskih urah, ko bi morali fijakarji čakati na omenjenih postajah, naleteli na prazno postajališče. Ni jim preostalo drugega, kot da so se peš odpravile do naslednje postaje, na Dunajsko cesto ob hotelu Slon.⁵²

Fijakarji so imeli za tako ravnanje svoje razloge. Večina med njimi namreč ni bila tako premožna, da bi si lahko omislila hlapca. Tako so morali poleg prevozov sami opravljati tudi vzdrževalna dela. Kupovali so krmo za konje, jih vozili h

⁴⁶ Prav tam.

⁴⁷ ZAL, LJU 489, t.e. 307, pag. 672, 30. 6. 1868.

⁴⁸ ZAL, LJU 489, fasc. 956, pag. 255, 12. 5. 1883.

⁴⁹ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 428, 2. 4. 1888.

⁵⁰ ZAL, LJU 489, fasc. 1365, pag. 392, 20. 3. 1908.

⁵¹ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 480.

⁵² ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 236.



*Postajališče fijakarjev pred hotelom Slon okrog leta 1915, razglednica.
(ZAL, LJU 342, fototeka)*

kovaču, veterinarju, vozove h kolarju. Vse to pa so morali opraviti podnevi, torej v času, ko naj bi stali na določenih postajališčih. Ob kroničnem pomanjkanju strank na omenjenih dveh postajah so se raje odpravili po opravkih.⁵³

Z leti se njihove navade niso izboljšale. Fijakarji so se zelo radi izognili "nerentabilnim" vožnjam v bližnjo okolico mesta. Potniki, ki so želeli, recimo, k Čadu pod Rožnik ali pa v hotel Tivoli, so jih morali večkrat prositi, da jih zapeljejo tja, čeprav so imeli te lokacije zapisane v svojih cenikih. Zgodilo se je tudi, da že naročeni fijakarji na dogovorjeno mesto enostavno niso prišli in so morale stranke žeje in lačne vzeti "pot pod noge".

Še raje so se izognili nepotrebnemu čakanju. V virih je veliko pritožb, češ da je stranka fijakarja naročila ob določeni uri na domenojeno lokacijo, fijakarja pa tja ni bilo. Stranke so morale peš na pot, največkrat se jim je mudilo na vlak ali z vlaka v mesto.

Poleg obveznosti iz fijakarskega reda so bili fijakarji in tovorni prevozniki po 27. členu gasilskega reda za mesto Ljubljana iz leta 1890 dolžni dati ob požaru na razpolago svoje konje za prevoz gasilskih brizgaln. Le redki so to upoštevali, s tem pa ogrozili mestno varnost. Zato so jih gasilci nekajkrat prijavili magistratu.⁵⁴

Modernizacija

Pred Slonom imajo svojo postojanko postrežki in komisijonarji. Takoj so ti na uslugo, če jim pomigneš s prstom. Priporočljivi so posebno kot postillion d'amour. In ker stoje takoj tik postreščkov ljubljanski fijakerji, nimaš pač nobenega povoda, gnjaviti se nad ljubljansko malomestnostjo. Fijakarju lahko brez vse skrbi izročiš tajnost svojega izleta, on molči kot grob. Odkar imajo vsi kolesa z gumijem prevlečena, ali po domače gumiradlerje, so posebno uporabljivi za sestanke en deux, zakaj nobena grapa ali pocestni kamen ne moti več tvojih poljubov.⁵⁵

Leta 1896 sta začela vožnjo po ljubljanskih ulicah tudi omnibusa fijakarja Ivana Turka. Potnike sta prevažala od kolodvora v mesto po progi Južni kolodvor – Resljeva cesta – čez mesarski most (Zmajski most) – Vodnikova ulica (Kopitarjeva ulica) – Trg Franca Jožefa (Krekov trg) – Trg pred Škofijo – Mestni trg – Stari trg – Trg sv. Jakoba (Levstikov trg) – Trubarjeva ulica (del Zoisove ceste) – čez Šentjakovski most – Zoisova cesta – Emonska cesta – Vegova ulica – Kongresni trg – Šelenburgova ulica (Slovenska cesta) – Dunajska cesta – Južni kolodvor. Drug omnibus je vozil v nasprotni smeri. Cena na osebo je znašala pet krajcarjev. Dve leti pozneje je omnibusno progo odprl še Ivan Marovt.⁵⁶

⁵³ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 241.

⁵⁴ ZAL, LJU 489, fasc. 957, pag. 588.

⁵⁵ Suchy, *Ljubljanski tipi*, str. 113–114.

⁵⁶ ZAL, LJU 489, fasc. 1130, pag. 204–205 in fasc. 1131, pag. 255.

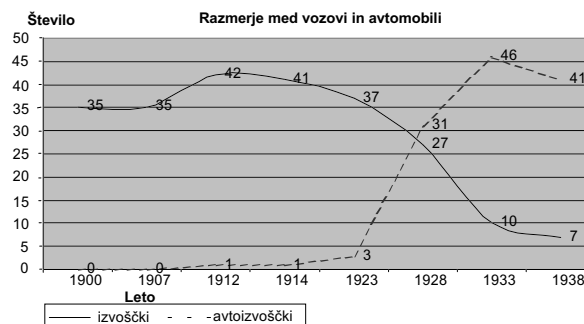


Postajališče fijakarjev in avtofijakarjev pred hotelom Union, leta 1926, razglednica.
(ZAL, LJU 342, fototeka)

V letu 1911 sta se v Ljubljani pojavila prva tako imenovana avtofijakarja, danes bi jima rekli taksista. To sta bila Pavel Stele in Ivan Kenda, sicer tivolski hotelir. Prvi je prevažal goste na vse zelene lokacije, drugi pa samo do svojega hotela.

Pavel Stele si je izkušnje v fijakarski obrti nabiral kot fijakarski hlapec pri Antonu Grašiču z Rimske ceste 19. Leta 1909 je odkupil Grašičeve konje in vozove in prevzel njegovo koncesijo. Čeprav je imel Grašič tri vozove z vprego, je Stele dobil dovoljenje le za uporabo dveh. Leta 1911 je prosil za dovoljenje, da konjsko vprego zamenja z avtomobilom. Dovolili so mu zamenjati eno fijakarsko vprego z "avtofijakarjem", ker je bil izučen mehanik in je opravil tudi šoferski izpit. Določili so mu postajališče na Mestnem trgu pred Krisperjevo prodajalno (danes Mestni trg 26). Avto je imel registrsko številko J23.⁵⁷

Ivan Kenda, lastnik hotela v oddaljenem Tivolju, si je avto omislil iz povsem praktičnih razlogov, saj fijakarji niso nič kaj radi vozili v Tivoli. Tako je sam prevažal goste brez večjih pretresov z železniške postaje ali glavne pošte do svojega hotela. Postajališče je imel pred hotelom Slon. Kenda je pristopil tudi k zadrugi ljubljanskih fijakarjev.⁵⁸



Fijakarji so že leta 1901 dobili hudo konkurenco v novem tramvaju, desetletje kasneje pa so jim začeli konkurirati še avtomobili. Njihovo število se je z leti manjšalo sorazmerno z večanjem števila avtotaksijev. Če je bilo leta 1912 v Ljubljani dvainštirideset fijakarjev in en sam avtotaksi, leta 1923 sedemintrideset fijakarjev in trije avtotaksiji, se je število fijakarjev v letih pred drugo svetovno vojno zmanjšalo na sedem (1938), število avtotaksijev pa povečalo na enainštirideset.⁵⁹ Avtotaksiji so imeli postajališče pred hoteloma Slon in Union.⁶⁰ V koraku s časom se je preimenovala tudi Zadruga ljubljanskih fijakarjev v Združenje avtotaksijev in izvoščkov.

⁵⁷ ZAL, LJU 489, fasc. 1743, pag. 294–312.

⁵⁸ Prav tam in ZAL, LJU 489, fasc. 1761, pag. 321.

⁵⁹ Adresarji za leta 1900, 1907, 1912, 1914, 1923, 1928, 1933, 1938.

⁶⁰ ZAL, LJU 489, fasc. 1922, pag. 580.

Zmanjšano zanimanje za prevoze s klasičnimi vozovi se je odražalo tudi v bedi fijakarjev. Njihov zaslužek ni več zadostoval niti za vzdrževanje konj in vozov, kaj šele za vzdrževanje družin. Pomagati so si skušali na različne načine. Leta 1934 so na mestno načelstvo celo naslovili prošnjo, da opusti komisijske vožnje z lastnimi vozovi in namesto njih najame izvoščke.⁶¹

Propad fijakarjev je bil neizbežen. Ljudje so začeli uporabljati modernejša prevozna sredstva – avtotaksije, zelo pa so se navezali tudi na cenejše množično prevožno sredstvo – tramvaj. Z modernizacijo se je začel zaton ljubljanskih fijakarjev.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

ZAL – Zgodovinski arhiv Ljubljana

LJU 488 – Mesto Ljubljana, rokopisne knjige, knjige obrtnega davka (Cod XVIII), zapisniki mestnega sveta (Cod III)

LJU 489 – Mesto Ljubljana, splošna mestna registratura

LJU 493 – Mesto Ljubljana, gradbena registratura

LITERATURA

Adresar mesta Ljubljane in okolice. Ljubljana : Adana, 1928.

Adresar mesta Ljubljane in okolice. Ljubljana : Tiskarna Grafika, 1933.

Adresar za Slovenijo. Ljubljana : Drago Beseljak in drug, 1923.

Alešovec, Jakob: *Ljubljanske slike : Podoba ljubljanskega sveta pod drobnogledom.* Popravljen ponatis iz Slovenca. Ljubljana : Jakob Alešovec, 1879.

Brockhaus, Friderich Arnold: *Brockhaus' Konversations-Lexikon, Vierzehnte vollständig neubearbeitete Auflage, 6. zvezek.* Leipzig, Berlin, Wien : F. A. Brockhaus, 1898.

Brockhaus, Friderich Arnold: *Brockhaus' Konversations-Lexikon, Vierzehnte vollständig neubearbeitete Auflage, 10. zvezek.* Leipzig, Berlin, Wien : F. A. Brockhaus, 1898.

Cigale, Matej – Wolf, Anton Alois: *Deutsch-slovenisches Wörterbuch, Erster Theil A-L.* Laibach : Josef Blasnik, 1860.

Deutscher Kalender für Krain und das Küstenland auf das Jahr 1914, zugleich Adreß- und Auskunftsbuch. Laibach : Ig. V. Kleinmayr und Fed. Bamberg, 1914.

Drnovšek, Marjan: Oris odnosa ljubljanskega občinskega sveta do mestnega razvoja 1850–1914

s posebnim poudarkom na Hribarjevi dobi. *Zgodovina Ljubljane : prispevki za monografijo* (ur. Ferdo Gestrin). Ljubljana : Kronika : Zgodovinsko društvo, 1984, str. 212–237.

Fischer's Allgemeiner Wohnungs – anzeiger nebst vollständigenn behörden-, handels- und gewerbe- Adressbuch für die Landeshauptstadt Laibach mit ihren vororten nebst unter- und ober-Šiška. Laibach : R. Millitz, 1900.

Govekar, Fran – Zarnik, Miljutin: *Ljubljana po potresu.* Ljubljana : Tiskarna Dragotin Hribar, 1910.

Gruden, Josip: *Zgodovina slovenskega naroda.* Celovec : Družba Sv. Mohorja v Celovcu 1913.

Hribarjev najnovejši Splošni naslovník uradov, društev, tvrdk in zasebnikov deželnega stolnega mesta Ljubljana ter Vojvodine Kranjske. Ljubljana : Dragotin Hribar, 1907.

<http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.f/f319386.htm>; Österreich Lexikon, Fiaker, 20. 4. 2004.

Mal, Josip: *Zgodovina slovenskega naroda : Najnovejša doba.* Celje : Družba Sv. Mohorja, 1928.

Lapajne, Štefan: *Naslovna knjiga in zaznamek trgovin in obrtov za deželno stolno mesto Ljubljano.* Ljubljana : Ig. Pl. Kleinmayr & Fed. Bamberg, 1912.

Meyers Lexikon, Siebente Auflage In vollständig neuer Bearbeitung Mit etwa 5000 Textabbildungen und über 1000 Tafeln, Karten und Textbeilagen, 3. zvezek. Leipzig : Bibliographisches institut, 1926.

Meyers Lexikon, Siebente Auflage In vollständig neuer Bearbeitung Mit etwa 5000 Textabbildungen und über 1000 Tafeln, Karten und Textbeilagen, 4. zvezek. Leipzig : Bibliographisches institut, 1926.

Radics, Peter: *Führer durch Krain : Die Landeshauptstadt Laibach und die schönsten Touren in Oberkrain, Innerkrain und Unterkrain für Reisende und Einheimische.* Laibach : J. Giontini, 1885.

Schauber, Vera – Schindler, Hans Michael: *Svetniki in godovni zavetniki.* Ljubljana : Mladinska knjiga Ljubljana, 1995.

Splošni strokovni adresar velike Ljubljane. Ljubljana : Tiskarna Slovenija, 1938.

Suchy, Josip: *Ljubljanski tipi : satirično-psihološki obrazi.* Ljubljana : samozaložba, 1924.

Šafar, Franček – Snoj, Jože: *Mala splošna enciklopedija. Prva knjiga A-G.* Ljubljana : Državna založba Slovenije, Beograd : Prosveta, 1973.

Vrhovec, Ivan: *Ljubljanski meščanje v minulih stoletjih : Kulturhistorične študije zajete iz ljubljanskega mestnega arhiva.* Ljubljana : Matica Slovenska, 1886.

⁶¹ ZAL, LJU 493, t.e. 62/1934.



ZUSAMMENFASSUNG

Die Laibacher Fiaker

Die ersten Lohnkutschen, die mit einigen Einschränkungen gegen Entgelt von jedermann benutzt werden durften, tauchten in Paris auf. Der Name rührt vom hl. Fiacrus her.

In Laibach (Ljubljana) treten Fiaker Ende des 18. Jahrhunderts auf. Die ersten zur Verfügung stehenden Daten reichen ins Jahr 1814 zurück. In Gewerbesteuerbüchern des genannten Jahres sind drei Lohnkutscher als Steuerpflichtige verzeichnet. Die Zahl der Fiaker nahm langsam zu, im Jahr 1819 waren es fünf. Eine erste deutliche Zunahme ist im darauffolgenden Jahr zu verzeichnen. Die Zahl stieg auf zwanzig an.

Am Anfang stammten die Fiaker aus der Kapuziner-, St. Peter- und Gradisca-Vorstadt. Später tauchten auch solche mit ständigem Wohnsitz in der Stadt auf: in Pollana und Krakau. Als Fiaker fungierten auch Wirte, Bäcker, Hoteliers, Hausbesitzer, sogar ein Gerichtsbeamter kommt vor. Die wichtigsten Fiaker-Haltestellen befanden sich am Rathausplatz gegenüber dem Rathaus, auf der Wiener Straße vor dem Hotel Elephant und auf dem Kongressplatz.

Obwohl die Fiaker und ihre Knechte häufig kritisiert wurden, waren sie zum Großteil höfliche

und standhafte Leute, die korrekt ihrem Beruf nachgingen. Es gab natürlich auch Ausnahmen. Übertretungen zeigten die Kunden dem Magistrat an, die meisten wegen hoher Fahrpreise, gefolgt von Geschwindigkeitsübertretungen oder Trunkenheit während der Dienstzeit. Haltestellen, die nicht genug frequentiert waren, verließen die Fiaker gerne früher, als es in der Fiakerordnung vorgeschrieben war. Dafür hatten sie einen Grund: Die meisten von ihnen konnten sich keinen Knecht leisten und hatten außer den Fahren auch die Wartungsarbeiten zu besorgen.

Die erste Ordnung, die die Rechte und Pflichten der Fiaker festsetzte, wurde am 11. November 1865 erlassen. Sie enthielt dreizehn kurze Artikel. Es folgten noch zwei weitere Ordnungen, die erste im Jahr 1897, die zweite im Jahr 1909. Sie umfassten fünfunddreißig Artikel. Auch Höchsttarife wurden festgesetzt und eine Preisliste herausgegeben.

Im Jahr 1896 begannen zwei Omnibusse auf den Laibacher Straßen zu verkehren, im Jahr 1901 die Straßenbahn, ein Jahrzehnt später kamen die Automobile. Im Jahr 1911 tauchten die ersten zwei sogenannten Autofiaker, Vorgänger der heutigen Taxifahrer, auf. Das waren Pavel Stele und Ivan Kenda, letzterer Hotelbesitzer im Tivoli. Der erste beförderte Gäste in alle gewünschten Richtungen, der zweite nur bis zu seinem Hotel. Ihre Zahl nahm später mit zunehmender Zahl der Autotaxis ab. Der Untergang der Fiaker war demnach unausweichlich.