

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 656(497.4Litija)"17/18"

Prejeto: 21. 7. 2011



Eva Holz

dr., znanstvena svetnica v pokoju, Zgodovinski inštitut Milka Kosa ZRC SAZU, Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana

Zanimivosti o prometnicah na območju nekdanjega litijskega okrajnega glavarstva v 18. in 19. stoletju

IZVLEČEK

Litijski prostor sta omejevali dve pomembni prometnici. Na severu je bila to do sredine 19. stoletja reka Sava in za tem železniška proga, na jugu pa državna cesta, ki je povezovala Ljubljano z Novim mestom in naprej z Zagrebom. Povezave med obema so bile zelo slabe, zato je vsaka prometnica nase vezala le svojo bližnjo okolico, to pa je sprožalo vprašanje gradnje in vzdrževanja lokalnih cest in poti.

KLJUČNE BESEDE

Litija, promet, reka Sava, plovba, plovila, ceste, poti, železnica

ABSTRACT

INTERESTING FACTS ABOUT TRAFFIC ROUTES IN THE AREA OF THE FORMER LITIJA DISTRICT IN THE 18TH AND 19TH CENTURY

The Litija area was encircled by two important traffic routes; in the north this was the Sava River until the 19th century and later the Southern Railway, and in the south a section of the Zagreb state road linking Ljubljana with Novo mesto and Zagreb. Connections between the two traffic routes were extremely poor; therefore each one fed only its immediate surroundings, which in turn raised the question regarding the construction and maintenance of local roads and routes.

KEY WORDS

Litija, traffic, the Sava River, navigation, vessels, roads, routes, railway

Območje Litije in njene okolice sta v 18. stoletju omejevali dve pomembni prometnici: na severu reka Sava, na jugu pa del zagrebške državne ceste, ki je potekala iz Ljubljane proti Novemu mestu in naprej proti Zagrebu. V 17., še bolj pa v 18. stoletju so bile plovne reke pomembne prometnice. Na čoln ali pa na rečno ladjo se je dalo naložiti več tovara, kot so ga lahko po takratnih cestah prenesli tovorni konji in prepeljali tovorni vozovi. Nesreča Kranjske je bila ta, da so njene reke težavne za plovbo z večjimi čolni. To težavo so poskušali reševati na različne načine, vendar je narava vedno zmagala.

Ozemlje med Savo in zagrebško državno cesto je imelo v 18. in tudi v 19. stoletju slabe prometne povezave. V 18. stoletju je omenjena le ena cesta oziroma pot, ki je opravljala to funkcijo. Za take razmere je bil v precejšnji meri kriv teren, ki pri takratnem znanju ni dopuščal večjih del. Tako so bili na eni strani bližnji kraji navezani na promet po reki Savi – pa tudi tu so bili dostopi do obale večinoma zelo težavni – na drugi strani pa na državno cesto. V drugi polovici 19. stoletja je vlogo, ki jo je prej imela v prometu Sava, prevzela železniška proga, ki je sledila toku Save od Zidanega Mosta do Ljubljane. Povezava med obema prometnicama, sedaj med železnico na severu okrajnega glavarstva in državno cesto na njegovem jugu, pa je bila še vedno pomanjkljiva. Ta težava je postajala vse bolj očitna. Deželne in lokalne cestne oblasti so jo skušale omiliti, pri tem pa so naletele na vrsto težav. O cesti, ki naj bi povezovala obe pomembni prometnici, so govorili, razpravljali in se kregali več desetletij. Ko so ob koncu 19. stoletja speljali še dolensko železnico, je bila slaba povezava med severnim in južnim delom okrajnega glavarstva še očitnejša.

Plovna Sava in težko prevozne kopne poti ob koncu 17. in v 18. stoletju

V 17. stoletju je na območju Litije prevladoval promet po Savi. O težavnosti plovbe po tej reki je v svoji Slavi vojvodine Kranjske pisal že Janez Vajkard Valvasor.¹ Savo je predstavil kot eno glavnih rek na Kranjskem, ki žene mnogo fužin, mlinov, žag in je zelo bogata z ribami. Deloma je bila primerna tudi za plovbo, vendar je bila po njegovem pripovedovanju ta dokaj nevarna, čeprav so čolni pluli v obe smeri, po toku in proti toku. Proti toku so po Valvasorjevem opisu pluli tako, da so čolne porivali z drogovi, kar je bilo težaško delo, vendar pa še vedno lažje kot veslanje na galejah. Na tedanje čolne, ki so pluli po Savi, so lahko naložili 1680 kg (30 centov) tovara. Kljub nevarnostim je bilo na Savi precej prometa, saj je po tej reki potovalo blago s Hrvaške, dela Štajerske in Dolenjske. Ob hudih

zimah je Sava zmrznila in zgodilo se je, da npr. v februarju nekaj dni promet ni potekal. Ponekod je že obstajala vlečna pot za čolne. Bila je vklesana v skale in ni bila primerna za ljudi ali živino z vrto-glavico.²

Litija je bila v tem času kar pomembno pristanišče na desnem bregu Save. Kraj je ležal tik pod hribom, imel pa je tudi nekaj ravne zemlje in obdelanih površin. V letu 1636 jo je zajel velik požar, ki je prizadel tudi okolico. V Litiji so bili v 17. stoletju na leto štirje živinski sejmi, v nedeljo po četrti postni nedelji, ob praznovanju sv. Florijana (četrti dan v maju), v nedeljo po sv. Rešnjem telesu in na nedeljo po nadangelu Mihaelu, kar kaže na pomembnost njenega položaja.³

Kljub temu da je bila plovba po Savi v 18. stoletju nevarna, je bila to ena od pomembnejših prometnic v tem predelu Kranjske. Po njej je potovalo blago pa tudi potniki. Tako je npr. deželni glavar Janez Gašper Cobenzl 24. maja 1722 po Savi odpotoval na Dunaj. Po reki je plul do Zidanega Mosta, nato pa pot nadaljeval po kopnem preko Celja do Dunaja.⁴ Z vprašanjem rečne plovbe so se začeli ukvarjati že v letu 1720. Takrat so želeli predvsem preučiti tokove Save. V letu 1723 je pri tem delu sodeloval tudi Franc Anton Steinberg, ki je bil poznan predvsem kot preučevalec Cerkniskega jezera.

Pomembnost Save je narasla v vojnem času prve polovice 18. stoletja, ko je bila pomembna preskrba vojske s hrano (predvsem z žitom). Tedaj so od Zemunna do Siska pluli rečni čolni, ki so imeli nosilnost od 224 do 280 ton (4000 do 5000 centov). V Sisku je bilo skladišče, kjer so pretovarjali žito na manjše čolne, ki so pluli do Radeč. Tam je bilo potrebno ponovno pretovarjanje na še manjše čolne, ki so imeli nosilnost od 5,6 do 8,4 tone (100 do 150 centov). Ti so lahko pluli do Zaloga. Tak način transporta je bil počasen in drag, zato je oblast sklenila, da je treba Savo regulirati tako, da bodo lahko po njej pluli večji čolni. Kazalo je, da se bo to dalo urediti, ker tok Save v tem času ni bil tako divji in ni bil razdeljen na več rokavov kot pozneje. Ko je bil leta 1735 sklenjen mir med Avstrijo in Francijo, so transporti hrane za vojaštvo prenehali, obenem pa je zamrlo tudi zanimanje za regulacijo Save.

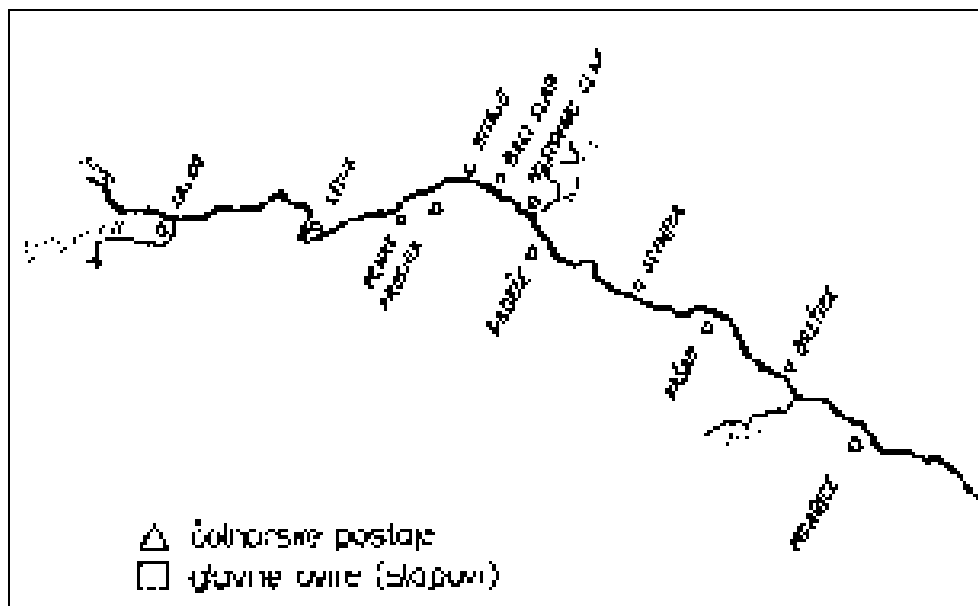
Rastoča žitna trgovina čez Trst in Reko je dokazovala, da je ta predel Save zelo prometno obremenjen. To se je izrazito pokazalo v obdobjih slabih

² Valvasor, *Die Ehre*, II, str. 158–159 in str. 606–607.

³ Valvasor, *Die Ehre*, IX, str. 343. O plovnosti po Savi in o njenem pomenu v prometu in trgovini v 18. stoletju je na osnovi arhivskih podatkov zanimivo sliko predstavil Alfons Müllner (*Müllner, Die Saveschiffahrt*), še podrobneje pa je gospodarski pomen Save tega časa predstavila Ema Umek (*Umek, Trgovski promet po Savi v 18. stoletju; ista, Plovba po Savi v 18. stoletju*).

⁴ Müllner, *Die Saveschiffahrt*, 8, 1899, stolpec 128.

¹ Valvasor, *Die Ehre*, II, str. 158–159.



Skica plovne Save na Kranjskem in čolnarskih postaj na njej v letu 1736. Čolnarske postaje so označene s trikotnikom, slapovi, ki so ovirali potovanje, pa s kvadratom (Umek, Plovba po Savi v 18. stoletju, str. 235).

žitnih letin, ko so v Italiji potrebovali večje količine žita; slabe letine pa so bile na vsake tri do štiri leta.⁵

Dne 6. junija 1735 je bila prva konferenca, ki je govorila o problematiki toka Save od Zaloga do Krškega. Vodil jo je deželni glavar grof Korbinijan Saurau, sodelovali pa so še baron Cavalieri, višji vahtmojster Benedikt pl. Neffern, tajnik dvorne komore in temišvarski administrativni svetnik, poslan z Dunaja, Janez Seyfried baron Zetschker, pl. Buseth (Wusetti), višji prejemnik Franc Sigmund Kappus pl. Pichelstein in Paul Ignaz Reschen. Tok Save so želeli urediti tako, da bi bila plovna za večje čolne od Zaloga do Zagreba. Težave, na katere so naleteli v tem predelu, pa so bile: zaraščena obala, ki je onemogočala vleko čolnov, peščine in rokavi v reki, nizka voda, ob kateri se je rečni tok razdelil, in veliki zavoji na reki; največja pomanjkljivost pa se jim je zdelo ta, da se čolnarski hlapec z drogom ni mogel ujeti ob obalo. Predvidevali so, da bi ob ureditvi struge lahko po reki pluli tudi večji čolni. Za transport od Radeč do Kašlja so predvidevali 40 čolnov, ki bi lahko naložili vsak do 16 sodov, v petih dneh pa naj bi prevozili razdaljo v obe smeri. Tako bi mesečno lahko do Kašlja spravili do 3200 sodov. Šlo je predvsem za transporte žita.⁶

Leta 1735 je cesarska resolucija sporočala, da so izboljšave namenjene predvsem transportu hrane za armado. Cesar je za ureditev plovbe zahteval od dežel ne le tlako, pač pa tudi denar. Stanovi so pristali na to in dela so se lahko začela. Potrebna sredstva za ureditev Save bi po načrtu prispevala

državna blagajna, poleg nje pa še Srbija, Slavonija, Štajerska in Kranjska, vsaka po 20.000 goldinarjev. Hrvaška ni bila sposobna zbrati denarja, zato naj bi prispevala brezplačno tlako. Cesarska blagajna pa se je sprizajnila s tem, da bo plačala še del, ki bi ga morali prispevati Hrvaška in Slavonija. Na ta način bi nekako zbrali potrebnih 100.000 goldinarjev.

Finančna sredstva pa niso pritekala tako, kot je bilo dogovorjeno. Težave na Savi so povzročali predvsem slapovi, zlasti Beli slap med Hrastnikom in Trbovljami. Tu so bile potrebne velike izboljšave. Do konca leta 1735 je bilo končano delo med Kašljem in Klečami in na tem odseku so že lahko pluli večji čolni. Plačilo in oskrba čolnarjev tedaj še nista bila določena, zato je vsak zahteval toliko, kolikor je lahko. Gospodstva, tovarniki in gostilničarji so se pritoževali zaradi visokih cen transporta žita in vina.⁷ V letu 1736 je deželni maršal grof Anton Jožef Auersperg določil tarifo za prevoze: od Brežic do Kašlja 14 goldinarjev, od Krškega (ali Vidma) do Kašlja 12 goldinarjev, od Sevnice do Kašlja 10 goldinarjev, od Radeč do Kašlja 9 goldinarjev. Dela so dobro napredovala do leta 1737, ko se je udrl hrib pri Prusniku, zasul Savo in onemogočil plovbo. Začela so se obsežna in draga dela za odstranjevanje materiala, ki ga je v reko nanesel plaz. Promet je bil ohromljen, saj so morali blago s čolnov prelagati na vozove in ga prevažati po zasilni poti čez plaz. V tem težavnem času je bila določena posebna tarifa: od Mokric do zemeljskega plazu je bilo treba plačati 10 goldinarjev, od Brežic do plazu 9 goldinarjev, od Krškega do plazu 7 goldinarjev, od Sevnice do plazu

⁵ Müllner, Die Saveschiffahrt, 8, 1899, stolpci 129–131.

⁶ Müllner, Die Saveschiffahrt, 8, 1899, stolpec 131.

⁷ Prav tam.

5 goldinarjev in od Radeč do plazu 4 goldinarje. Za prevoz po zasilni poti čez plaz pa je bilo treba plačati po 3 krajcarje od velikega vedra oziroma 30 krajcarjev od drugega blaga, ki je bilo na ladji. Od plazu do Kleč ali Kašlja je bilo treba za čoln plačati 5 goldinarjev. Na zgornji strani plazu je kot komisar nastopal Ignac baron Apfaltrer, na spodnji strani pa Franc Sigmund baron Zetschker. Ta dva naj bi nadzorovala, da posamezniki ne bi izkoriščali težavnih razmer. Vendar pa se bližnji sosedje, ki so skrbeli za prevoz čez plaz, niso držali predpisane tarife in so za prevoz blaga izsiljevali neprimerno plačilo. Dela za odstranitev plazu so potekala še v letu 1738. Druga dela na Savi so bila med tem že končana. Uredili so težave, ki so jih povzročali manjši slapovi in Sava je bila plovna. Prav tako so uredili tudi 7,72 km (4072 sežnjev) dolgo vlečno pot, ki so jo morali deloma vklesati v skalo; vse je bilo dobro narejeno.⁸

Nesreča s plazom in nova avstrijska vojna, tokrat s Prusijo, sta zavrla plovbo po Savi in pozornost ter denar preusmerila v vojno. Med letoma 1745 in 1777 je bilo tako na Savi zelo malo del. Kljub temu pa se je transport žita proti Trstu in na Reko nadaljeval.

Kakšna je bila Sava v drugi polovici 18. stoletja, so opisali popisovalci, ki so v letih od 1763 do 1783 pripravljali vojaške zemljevide. Z njimi so skušali prikazati, v kakšnih razmerah bi se na opisanih območjih znašla vojska. Ti opisi tako kot že Valvasor omenjajo dejstvo, da je plovba po Savi tvegana. Plovba se je začela v Zaloga, kjer so ob ugodnih razmerah in primernem vodostaju (se pravi ne pre-malo in ne preveč vode) iztovorili dnevno po 10 ton blaga, ki je bilo namenjeno v Trst ali na Reko. Vse te količine so seveda potovale tudi mimo Litije. Do Zaloga so blago pripeljali s tovornimi vozovi, tu so ga naložili na čolne in poslali naprej proti Hrvaški; v nasprotni smeri sta proti toku Save večinoma potovala žito in vino.

Pogled na vojaški zemljevid nam pokaže, da je bilo tedaj v Savi precej otokov in peščin. Sava je bila od Zaloga naprej sicer plovna, vendar le za manjša plovila. Imela je kamnito in peščeno dno, globoko od 0,94 do 1,56 m, bregova sta bila položna, glede na višino vode sta bila visoka od 0,63 do 0,95 m. Pri vasi Kleče je bil majhen brod, ki je čez reko prevažal le ljudi, 750 m dalje pa je bil brod, ki je lahko čez reko prepeljal moštvo dveh kasarn. Na tem brodu so prečkali reko tudi kmečki vozovi. Podoben brod je bil pri vasi Kresnice, kjer je bila Sava široka le 7,5 m in globoka od 1,89 do 2,5 m. To globino je ohranila do Litije in še malo dlje. V bližini Litije je bil tudi brod, oddaljen 900 m v smeri proti gradu Ponoviče.⁹ Poti, ki so na tem

odseku vodile ob reki, od Zaloga do Litije, so bile slabe, po njih se je dalo jezdit ali voziti le s kmečkimi vozovi. Za težke vojaške vozove so bile neprimerne. Ob primernem vzdrževanju bi bila s konjsko vprego lahko prevozna pot od dvorca Ribče do Hotiča, pot po levem bregu Save do Vidma in pot, ki je potekala čez brod pri Kresnicah in se nato usmerila navzgor po desnem bregu Save do Podgrada.¹⁰

Od Litije naprej je imela Sava kamnito dno in dokaj hiter tok. Do Prapretnega pri Hrastniku je bila široka od 60 do 105 m, globoka pa od 1,89 do 3,16 m; okrog čolnarskega urada je bila globoka od 1,89 do 3,78 m, široka od 45 do 75 m, ob samem zavoju pa 105 m. Bila je plovna in brez čolna je ni bilo mogoče prečkati.¹¹

Od Litije do vasi Renke je bila na desni strani Save pešpot, na katero so se navezovale poti, ki so vodile v notranjost na dolensko stran. Pri vasi Renke se je pot na desni strani Save končala in se znova pojavila malo pred čolnarskim uradom na zavoju Save in nato spremljala tok reke. Na levem bregu so se pešpoti pri brodu čez Savo pri Litiji usmerjale v notranjost. Brodu so se približale pri kraju Sava, kjer so imeli manjši čoln za prevažanje ljudi, nato so spremljale reko do sotočja z Medijo.¹² Ta pot je bila namenjena vleki čolnov, uporabna pa je bila tudi za konje in pešce, ne pa tudi za vozove; bila je kamnita, večkrat vlažna in spolzka.¹³

Tok Save pod Hrastnikom, Sv. Leonardom, Šavno pečjo in Suhadolom je bil zelo hiter; reka je bila tu široka od 60 do 112,5 m, globoka pa 1,89 do 3,16 m, bregovi so bili strmi, visoki od 1,89 do 3,78 m. Bila je plovna, prečkati pa se jo je dalo le s čolnom.¹⁴ Pri Zidanem Mostu Sava ni bila dosti širša od svojega pritoka Savinje, saj je bila široka 22,7 m, globoka pa od 1,26 do 1,58 m. Tu je bil tudi majhen brod za pešce.¹⁵ Od Zidanega Mosta do Loke pri Zidanem Mostu je bila Sava široka od 30,3 do 37,9 m, globoka pa do 2,21 m. Do Loke ni bilo mogoče potovati po levem bregu, pač pa le po desnem.¹⁶ Prehod čez Savo je bil pri kraju Brod, ki leži na desnem bregu nasproti kraju Loka. Zaradi čeri in hitrega toka reke je bil ta brod precej nevaren.¹⁷ Pri Radečah, kjer se v Savo izliva potok Sopota, je bila Sava široka od 60 do 75 m, globoka pa od 1,89 do 5,67 m. Imela je peščeno dno, oba bregova sta bila visoka po 3,7 m in zelo strma. Reka je bila plovna, vendar pa je bila struga neenako-

¹⁰ Prav tam.

¹¹ *Slovenija na vojaškem zemljevidu*, 5, sekcija 192, str. 159.

¹² Prav tam, zemljevid.

¹³ Prav tam, str. 159.

¹⁴ Prav tam, sekcija 192 in 193, str. 152–157, str. 159, str. 179, str. 180.

¹⁵ *Slovenija na vojaškem zemljevidu*, 2, sekcija 201, str. 49.

¹⁶ Prav tam, str. 45, 49.

¹⁷ Prav tam, str. 37.

⁸ Müllner, *Die Sava-Schiffahrt*, 9, 1899, stolpci 144–147.

⁹ *Slovenija na vojaškem zemljevidu*, 2, sekcija 191, str. 31.



Maksim Gaspari: Brodniki in »vlačugarji« (Jože Župančič, Mesto Litija, 1952, str. 7).

merno globoka, ob enem bregu precej globlja kot ob drugem, zato je bila plovba nevarna.¹⁸ Širina Save od Vrhovega do Prapretnega je postopoma naraščala od 45 do 60 m, globina pa je bila ponekod tudi 2,21 m. Pri vasi Breg so se ljudje preko reke prevažali v malih čolnih.¹⁹ Pri Kopolju je bila široka od 45 do 60 m, čez njo je vozil slab brod. Pri Boštanju, Dolnjem Boštanju in Radni pa je bila široka že 75 m. Pod Radno je vozil v Sevnico dober brod, kadar pa je reka narasla, je bila ta zveza prekinjena.²⁰ Pri Brestanici je bila Sava široka okoli 75,8 m, globoka pa od 11 do 13 m. Dno je bilo večinoma peščeno. Tudi tu je vozil brod. Na desnem bregu nasproti Brestanice je bila mitnica, mimo je peljala tudi pot.²¹ Prehod čez reko z brodom je bil pri Vidmu pri Krškem. Ta je bil tako velik, da sta bila lahko na njem hkrati dva voza. Sava je bila tu široka 75,8 m, prav pri prehodu je bila globoka 9,48 m.²² Nekoliko nižje proti Stari vasi je bila široka že 189,6 m in je imela peščeno dno.²³ Od Stare vasi naprej se je tok Save delil v več rokavov, nastajale so plitvine in peščeni otočki, ki jih je reka odplovljala, saj je tu pogosto menjala strugo. Čez te rokave so se ljudje prevažali s splavi, ki so naenkrat lahko prepeljali po dva voza. Podoben prehod čez Savo je bil še pri Čatežu ob Savi.²⁴ Proti toku so plovila vlekli.²⁵

Ker je bilo plovbe po Savi vse več in so bile razmere med trgovci in lastniki čolnov dokaj neurejene, je cesarica Marija Terezija leta 1766 izdala čolnarski vozni red (rolo). V njem je bilo določeno, da se morajo vsi lastniki čolnov oglasiti na čolnarskem uradu v Prusniku, kjer so jih vpisali v matriko.

Lastnik čolna je moral plačati 2 goldinarja, čolnarski hlapec pa 30 krajcarjev takse. Colni so morali biti zgrajeni po določenem modelu in oštevilčeni. Noben čolnar ni smel voziti na svojo roko in bil je odgovoren za blago, ki ga je prevažal. Če ni mogel plačati nastale škode, so to poravnali iz skupne blagajne korpusa lastnikov tako, da so potem krivca terjali za poravnavo škode.

Do Zaloga se je od Krškega potovalo 6 dni, od Sevnice 5 dni, od Radeč 4 dni, od plazu 2 $\frac{3}{4}$ dneva, od Litije pa 1 $\frac{1}{2}$ dneva. Do Krškega ali Brestanice pa je potovanje od Siska trajalo 8 dni, od Narta 5 dni, od Terne pri Zagrebu 4 $\frac{1}{2}$ dneva, iz Suseda 2 $\frac{1}{2}$ dneva, iz Mokric 1 $\frac{1}{4}$ dneva, od Brežic pa $\frac{3}{4}$ dneva. Za pot je bilo treba plačati: od Siska do Krškega 12 krajcarjev za 56 kg (1 cent), 13 krajcarjev od stara in od vedra od Terne pri Zagrebu 4 krajcarjev; od Krškega do Zaloga 11 krajcarjev za 56 kg (1 cent), za star 11 $\frac{1}{2}$ krajcarjev, od vedra 6 krajcarjev. Blago, ki je tehtalo manj, zavzemalo pa precej prostora, so obračunavali po tovoru. Od Siska do Krškega je bilo treba za tovor plačati 25 goldinarjev in od Krškega do Zaloga prav toliko. Za vožnjo po reki navzdol je veljala polovična tarifa. Če je čoln peljal samo navzdol, je bilo treba od Zaloga do Krškega plačati 13 goldinarjev 31 $\frac{1}{2}$ krajcarjev, od Krškega do Siska pa 26 goldinarjev 28 $\frac{1}{2}$ krajcarjev. Če je moral čoln zaradi pretovarjanja čakati, je dan čakanja stal 1 goldinar 30 krajcarjev. Čolnarski hlapci, ki so prejeli oskrbo, ki je bila vredna 21 krajcarjev, so imeli na dan še 17 krajcarjev dnine, brez hrane in pijače jim je tako pripadalo 38 krajcarjev na dan. Vsi čolnarji so bili tudi oproščeni vojaščine tako dolgo, dokler so bili vpisani v rolo.²⁶ Tem predpisom je bilo leta 1767 dodano še dopolnilo, ki je določalo, da smejo vožnje med Siskom in Zalogom opravljati le tisti čolnarji in čolni, ki so bili vpisani v rolo. Ostala plovila, lastna ali izposojena, so ustavljali, z

¹⁸ Prav tam, str. 36.

¹⁹ Prav tam, str. 41–42.

²⁰ Prav tam, sekcija 216, str. 127.

²¹ *Slovenija na vojaškem zemljevidu*, 5, sekcija 217, str. 298.

²² Prav tam, str. 275.

²³ Prav tam, str. 274.

²⁴ Prav tam, str. 273.

²⁵ *Slovenija na vojaškem zemljevidu*, 2, sekcija 220, str. 153.

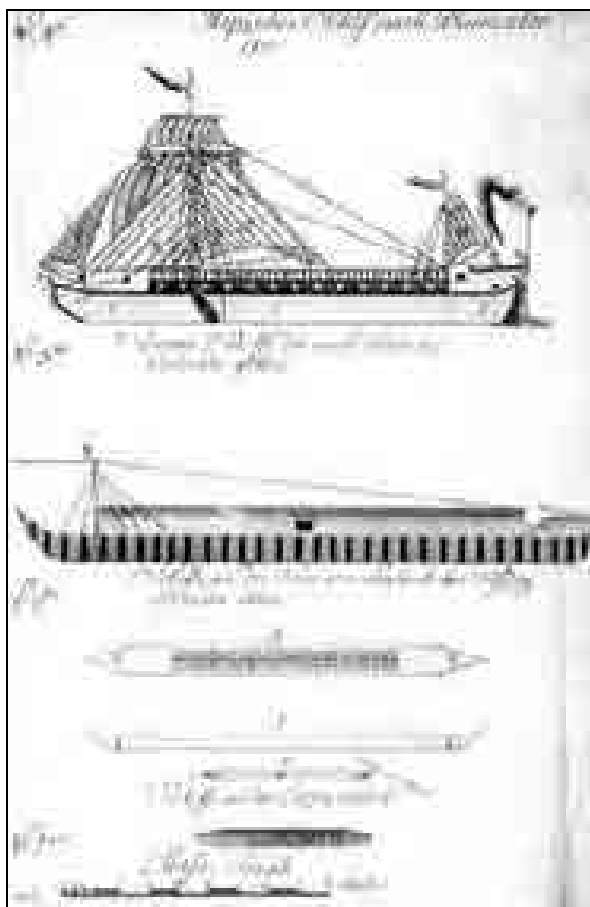
²⁶ Müllner, *Die Saveschiffahrt*, 10, 1899, stolpci 158–162.

njih preložili blago, plovila zaplenili, čolnarji pa so bili ob zaslužek. Zelo podobno je cesarica omejevala tudi vožnje po kopnem z lastnimi kočijami po državnih in poštne cestah v korist poštne kočije. Dne 13. novembra 1767 je bilo v dodatku k čolnarskemu patentu iz 23. marca 1766 še določeno, da mora vsak čoln plačati v čolnarsko blagajno 15 krajcarjev; iz tega denarja so plačevali davek za čolnarske mojstre in hlapce.

Plačilo za plovo od Siska do Krškega je bilo prej 12 krajcarjev in od Krškega do Žaloga 11 krajcarjev za cent, sedaj se je povečalo na 16 oziroma 13 krajcarjev. Čolnarski mojstri so morali vsem uskokom prepovedati vožnjo, plačilo za vodne pravice pa so morali poravnati lastniki blaga. Od Siska do Krškega so vozili 9 dni, od Krškega do Žaloga pa 6 dni. Postaje so bile Dobravšak, Naret, Terna pri Zagrebu, Sused, Mokrice, Brežice, Krško, Sevnica, Radeče, plaz pri Zagorju, Litija, Kleče, Zalog. Nosilnost čolnov je bila 9520 kg (170 centov), cena prevoza do Krškega 16 krajcarjev za 56 kg (1 cent), na čoln 45 goldinarjev 20 krajcarjev. Od Krškega do Žaloga 13 krajcarjev za cent, kar je bilo na čoln 36 goldinarjev 50 krajcarjev. Za prevoz enega tovora od Siska do Krškega je bilo treba plačati 42 goldinarjev 40 krajcarjev, od Krškega do Žaloga 34 goldinarjev 40 krajcarjev. Cena prevoza po toku navzdol je bila 17 goldinarjev 20 krajcarjev do Krškega, od Krškega do Siska 21 goldinarjev 20 krajcarjev.

Dne 15. januarja 1773 je bil za navigacijskega direktorja z dvornim dekretom imenovan cesarski svetnik Gabrijel Gruber. Dela za izboljševanje plovbe po Savi se nadaljevala, za to pa je bilo potrebnih tudi vse več ljudi, inženirjev in drugih uradnikov. Tudi pri delu čolnarskih uradov je bilo zaposlenih vse več ljudi. Leta 1777 je cesarica še vedno ugotavljala, da je plovba nevarna. Ovire, s katerimi so se spopadali čolnarji in vzdrževalci, so bile samovoljno pripenjanje vodnih mlinov, drevesa, ki so z bregov padala v Savo, plazovi in material, ki so ga ti nanесли v reko, slaba ali pa popolnoma uničena vlečna pot.

V letu 1778 je oblast preklicala rolo in razglasila svobodo plovbe po Savi. Gruber je v poročilu, ki ga je napisal v letu 1779, menil, da bo to zelo škodovalo varnosti plovbe. Ker čolnarji niso bili več vpisani v rolo, tudi niso bili več oproščeni vojaške službe, zato so se razbežali in lastniki čolnov so zelo težko sestavili zaupanja vredno posadko. Leta 1779 je bil z dekretom z dne 5. junija za navigacijskega direktorja imenovan grof Hohenwart. Leta 1781 je deželno glavarstvo obvestilo stanovce, da je z najvišjim odlokom ukinjen navigacijski fundus z vsemi osebami, plačili in stroški.



Gruberjeva skica rečnih čolnov. V sredini je čoln za plovo po Savi, v primerjavi s čolnom za plovo po Donavi (zgoraj) oz. Kolpi (spodaj) (brani Javni zavod za kulturo Litija).

Trgovina z žitom in dobave proti Trstu so se nadaljevale, v Jesenicah na Dolenjskem naj bi zgradili večje skladišče za žito, da bi bilo to bližje Trstu.²⁷

Dvorni dekret je 28. marca 1794 določil, da morajo čolni, ki plujejo od Žaloga navzdol ali pa naložijo pod Prusnikom še dodaten tovor, in tisti, ki so s Štajerske pripluli po Savinji, plačati mitnino v Jesenicah. Tisti, ki so jih naložili v Jesenicah in so šli mimo urada v Kompolju,²⁸ so morali tu plačati pristojbino, tako da je ob vožnjah po toku navigacijski urad v Zalogu pobiral vodno carino, pristojbino za kanal pri Prusniku in povišano vodno mitnino. V Radečah so pobirali vodno carino od čolnov, ki so pluli od Radeč ali pa so pripluli po Savinji s Štajerske, od dodanega tovora in doplačila za nepopolna plačila v Zalogu. V Jesenicah so pobirali plačila za plovo od tu naprej. Pri plovi proti toku

²⁷ Müllner, Die Sava-Schiffahrt, 11, 1899, stolpci 174–179.

²⁸ Urad v Kompolju so ukinili 2. junija 1834, njegovo delo so prenesli na urad v Radečah.

so v Jesenicah pobirali vodno carino od čolnov, ki so prihajali s Hrvaške, urad v Radečah pa še za dodatni tovor in pristojbino od čolnov, ki so tu začenjali s plovbo, pristojbino za kanal pri Prusniku in pa zvišano vodno mitnino. V Zalogu je bilo treba plačati vodno mitnino od Prusnika, plačilo za kanal in vodno mitnino za čolne, ki so pluli v prostoru med Radečami in pod Prusnikom. Čolni, ki niso pluli mimo teh postaj, so morali pristojbino plačevati na vmesnih postajah v Brežicah, Krškem, Sevnici, Zagorju ali Radečah. Plačilo za kanal pri Prusniku, ki je znašalo 14 krajcarjev za čoln, so v Zalogu plačevali čolni, ki so pluli s tokom, v Kopolju pa tisti, ki so pluli proti toku. Kdor se je skušal izogniti plačilu in so ga ulovili, je moral plačati kazen, ki je znašala trikratno vsoto določenega plačila.

Za čoln, ki je bil naložen s kakršnim koli blagom, je bilo treba od Zaloga do Radeč in od tu do hrvaške meje plačati 3 goldinarje, če je bil manj naložen (t. i. polovični čoln) je bilo treba plačati 1 goldinar 30 krajcarjev, četrtni čoln pa je moral plačati 45 krajcarjev.

Od Zaloga do Litije (Ponovič) je celoten čoln plačal 1 goldinar, do Zagorja 1 goldinar 30 krajcarjev. Za vožnjo proti toku je bilo treba plačati od hrvaške meje do Zaloga 3 goldinarje, do Radeč oz. Zidanega Mosta 2 goldinarja. Čolni, ki so prevažali vino, so morali poleg tega plačati še 1 krajcar za vedro. Ker je bilo že v resoluciji z dne 5. maja in 5. avgusta 1736 rečeno, da je plovna ureditev namenjena predvsem pospeševanju trgovine med Ogrsko, Hrvaško, Slavonijo, Srbijo, Jadranskim morjem in Italijo, poleg tega pa tudi udobnosti transporta naših kranjskih brambovcev v deželo Kranjsko, so imeli erarski transporti prednost. To je veljalo še posebej v vojnem času. Tako je bilo glede na protokol zasedanja višjega rudniškega sodišča (Berg-Obergericht) z dne 10. oktobra 1796 s kresije sporočeno, da »so dobave za vojsko končane in sedaj lahko vsak svobodno naroči poljubno količino ladij za plovbo po Savi«. Leta 1799 je podjetnik in fužinar Leopold Ruard prosil za dovoljenje, da bi od Pasjeka do Zaloga tovoril surovo železo na čolnih, ki so sicer vozili za vojsko in erar. Vojaško poveljstvo je na to prošnjo odgovorilo 4. januarja 1800 »da je vsem lastnikom čolnov za počitek in popravilo njihovih plovil po vsaki plovi z erarskim blagom od Siska do Zaloga dovoljen tri dnevni počitek. To lahko izkoristi Ruard«. Rudarski urad je v tem odgovoru videl izmikanje, saj je bila zadeva nemogoča. Upravnik v Pasjeku Anton Kosta je na to odgovoril, da se noben lastnik čolna ne bo odločil za take pogoje, da bi uporabljal čoln št. 56, ki je označen kot neuporaben za erarsko plovbo. Vojaško poveljstvo je na to odgovorilo, da se je za ta čoln potegoval ljubljanski magistrat, uporabljal naj bi ga za prevoz premoga, in čoln tudi dobil; ljubljanski magistrat je imel tedaj v Zagorju pravico do brez-

plačnega iskanja rude in le Ruard je bil njegov omembe vreden tekmeč.²⁹

Po ureditvi tovarnega prometa so nameravali urediti tudi ladijski poštni promet. Marca 1809 naj bi bila uvedena poštna ladja, ki naj bi plula od Zaloga do Siska, prevažala pa bi le ljudi. Ljudje, ki so nameravali potovati, so se morali oglasiti pri c. kr. navigacijski odpravi v Ljubljani na Novem trgu. Tu so imeli določene uradne ure. Ob normalni vožnji bi ladja priplula v treh dneh do Zagreba, v petih pa do Siska, za nazaj bi potrebovala približno 14 dni. Predvidene postaje so bile Zalog, Kleče, Litija, Zagorje, Radeče, Sevnica, Krško, Brežice, Jesenice, Zagreb, Sisak. Potnik je moral za vožnjo po kopnem od Ljubljane do Zaloga plačati 51 krajcarjev, od Zaloga do Kleč 6 krajcarjev, do Litije 12 krajcarjev, do Zagorja 18 krajcarjev, do Radeč 42 krajcarjev, do Jesenic 48 krajcarjev, do Zagreba 54 krajcarjev in do Siska 2 goldinarja konvencionalne vrednosti.³⁰

Ob izbruhu vojne s Francijo je postala Sava ponovno zanimiva za promet s hrano (žitom).

Kopne povezave s Savo

Sava je bila v 18. stoletju najpomembnejša prometnica na litijskem območju pa tudi sicer. Nanjo so se navezovale nekatere poti, ki so skušale tudi notranjost povezati z reko. Vendar pa je bila njena vloga predvsem v tranzitnem prometu, za to pa so bile krive tudi zelo slabe povezave krajev, ki so bili nekoliko oddaljeni od reke, še slabša pa je bila povezava med Savo na severu in zagrebško državno cesto na jugu. Ureditev tega problema je bil prevelik zalogaj za znanje in denarne zmožnosti v drugi polovici 18. stoletja. Za opis poti nam služijo vojaški popisi iz sredine 18. stoletja.

Za poti, ki so se na levem bregu Save spuščale do reke ali pa vodile ob njej, je bilo v 18. stoletju značilno, da so bile kamnite in zelo slabe, prehodne so bile peš in s konjem (ježa), včasih tudi z navadnimi kmečkimi vozovi, ki so jih vlekli voli, neprevozne pa so bile za večje, težje vojaške vozove. Prav tako so vasi, ki so bile raztresene po pogorjih in tudi hiše v posameznih vaseh, med seboj povezovale poti, včasih steze, ki so bile prehodne peš ali pa s konjem.³¹ Edina pot, ki je bila primerna za večje vojaške vozove, je bila že omenjena pot od Ponovič do Vač; ker pa je niso vzdrževali, je bila slaba.

Levo obalo Save je od Vidma naprej spremljala tudi pešpot, ki je bila včasih primerna za ježo in na posameznih odsekih celo za vozove, predvsem male kmečke vozove z volovsko vprego. Ta pot je povezovala kraje Videm–Kleče (kjer je bil brod čez otoč-

²⁹ Müllner, Die Saveschiffahrt, 2, 1900, stolpci 21–26.

³⁰ Prav tam.

³¹ Slovenija na vojaškem zemljevidu, 2, sekcija 191, str. 32.

ke v Savi) – od tu je potekala bolj ali manj blizu savske struge mimo vasi Grabnar (U graben) – nato je bolj odmaknjeno sledila toku Save do Ribč, sledila Savi do vasi Vernek in naprej do Hotiča, do gradu Ponoviče ter do vasi Sava in Mošenik. Med tema vasema je bila pot dobro prevozna, naprej pa ne; na mnogih mestih je bila preozka ali pa preveč kamnita. Od tu dalje je sledila toku Save do izliva Medije, kjer je sedaj železniška postaja Zagorje; tu je nato zavila navzgor proti kraju Zagorje.³²

Težavne so bile tudi poti v dolino in obratno. To so bile praviloma težko prevozne gozdne poti, namenjene pešačenju ali ježi. Bile so preveč kamnite in včasih napore še za pešačenje.³³

Poti, ki so vodile z desnega brega v notranjost, so bile enako slabe kot poti na levi strani Save. To so bile pešpoti, ki so bile deloma primerne za ježo in na posameznih odsekih tudi za male kmečke vozove, ki so jih vlekli voli. Okoli Litije in bližnje okolice je bilo kar nekaj pešpoti. Še najboljša je bila pot proti Šmartnu, ki je zarisana kot stranska pot.³⁴ Izjema med temi potmi je bila vozna pot, ki je šla iz Litije skozi Šmartno, Veliko Kostrevnico, mimo Višnjega Grma in po dolini Temenice do zagrebške državne ceste. Bila je široka od 2,18 do 3,79 m, grajena na trdih in peščenih tleh. Vendar pa je bila zaradi dežja izprana in polna lukenj in kotanj. V dobro komunikacijsko cesto bi jo lahko popravili brez velikih stroškov. Tako bi pridobili dobro povezavo državne ceste z reko Savo. Ugodna in zelo potrebna bi bila za vasi in gradove, ki ležijo tu okoli na strmih in hribovitih predelih. Cesta je imela še to naravno prednost, da ni bila speljana po grebenih, pač pa po dolinicah, nekoliko se je dvignila le pri Višnjem Grmu in Velikem Gabru.³⁵ To je bila edina ugodna povezava notranjosti s Savo in povezava med Savo in zagrebško državno cesto, saj je bila možna povezava z Višnjo Goro, ki je ležala ob deželni cesti, vendar pa so bile te povezave le pešpoti. Tu bi se lahko navezali na državno cesto; Višnja Gora je bila tudi dokaj dobra komunikacija proti Stični.³⁶

Podatki, ki jih je pripravila popisna komisija v drugi polovici 18. stoletja, ko je pripravljala vojaške zemljevide, nam zelo nazorno povedo, da so imele nekoliko bolj oddaljene vasi slabe povezave z Litijo in tudi s Savo. Le pri vaseh Dolgo Brdo in Jablaniške Laze je pripomba, da lahko vozijo pridelke le v Litijo do reke Save.³⁷

Prometne razmere v 19. stoletju

V letu 1808 (17. februarja) je deželno okrajno glavarstvo sporočalo, da se s transporti blaga ukvarja 1300 čolnov, vsak pa naloži po 22,4 tone (400 centov) tovora. Plovila so služila do 40 let. Take čolne so izdelovali v Zalogu, Klečah, Litiji, Zidanem Mostu, Radečah in Krškem. Tu so bile tudi vrvarne, kjer so delali po 83,42 do 87,21 m (44 do 46 sežnjev) dolge vrvi, ki so tehtale od 25 do 47,5 kg (50 do 95 funtov). Te vrvi za vleko ladij so bile narejene večinoma iz italijanske konoplje. Vsak čoln je imel po 12 takih vrvi. Les za čolne so sekali v gozdovih na Igu, surovo obdelanega so spuščali po Iščici v Ljubljano in do Št. Petra v Ljubljani. Tu so ga naložili na vozove in peljali do Zaloga. Če je bil namenjen v Litijo, so ga znova spustili v vodo. Izdelovalnice čolnov v Zidanem Mostu so dobivale les iz škofijskih gozdov v Gornjem Gradu; ta je priplul po Savinji.³⁸

Čolni, ki so jih gradili v prvi polovici 19. stoletja (1838), so bili dolgi 52 m, dno pa je merilo 47,4 m, kljuna na obeh straneh sta merila po 2,3 m. Širina trebuha v notranjosti je bila 4,15 m, v zunanjem delu pa 4,57 m, globina je bila 1,09 m. Dno je bilo narejeno iz smrekovih desk, ki so bile debele po 12,5 cm, stranice pa so bile debele celo 15 cm. Deli so se med seboj popolnoma ujemali in bili pritrjeni z železnimi zakovicami. Za tak čoln so jih porabili od 672 do 728 kg. Sprednji del je bil konstruiran tako, da je bil nekoliko težji in se je lahko potopil 0,316 m globlje. K čolnu te vrste se spadalo še šest velikih vesel iz hrastovine, ki so tehtala po 11 kg, ter 12 manjših, ki so tehtala po 8,5 kg; razen tega pa še 18 drogov za odiranje, ki so bili okovani z železom in so tehtali po 8 kg. Čoln je imel tudi 14 do 16 vrvi, ki so bile dolge po 75,84 m. Imel je tudi priprave za izčrpavanje vode in osem dvigal, da so ga lahko splavili, če je nasedel. Tak čoln je z vso opremo stal od 900 do 1.000 goldinarjev.³⁹

Izdelovanje vrvi je bilo pomembno in dobičkonosno. V Zalogu je Nikolaj Likovič delal 75,84 m (40 sežnjev) dolge in kot roka debele vrvi, vsaka mu je prinesla 36 goldinarjev dohodka. V Litiji sta vrvi izdelovala brata Kobler. Eden od njiju se je priženil v hišo Šega, kjer so tudi izdelovali vrvi, bili pa so tudi lastniki čolnov.⁴⁰

Čas Ilirskih provinc od leta 1809 do 1813

V času Ilirskih provinc Sava kot prometnica na Kranjskem ni igrala večje vloge. Od Siska do izliva Une vanjo je bila mejna reka med Ilirskimi pro-

³² *Slovenija na vojaškem zemljevidu, 2*, zemljevid; *Slovenija na vojaškem zemljevidu, 5*, sekcija 192, zemljevid.

³³ *Slovenija na vojaškem zemljevidu, 5*, sekcija 192, str. 153–156, 161, 163.

³⁴ *Slovenija na vojaškem zemljevidu, 2*, sekcija 191, zemljevid.

³⁵ Prav tam, sekcija 203, str. 69.

³⁶ Prav tam, str. 64, str. 66–67.

³⁷ Prav tam, sekcija 202, str. 52.

³⁸ Müllner, *Die Saveschiffahrt*, 6, 1900, stolpci 104–109.

³⁹ Prav tam.

⁴⁰ Prav tam.

vincami in Avstrijo. Zaradi uvedbe celinske zapore je Napoleon okrepil prometno povezavo vzhod-zahod, večino transporta je prevzel kopni promet. Celinska zapora je bila tudi vzrok, da so bile celotne province obdane s carinsko mrežo, ki je bila posebno gosta na območju sedanje Slovenije. To je povzročalo prometu, ki je bil že tako oslavljen zaradi vojnih časov, še dodatne težave. Pod inšpektorat v Sisku so spadale carine na Savi tudi v naših krajih, bile so v Jesenicah, Krškem, Radečah, Prusniku in Zalogu. Sicer pa je iz francoskih časov v dokumentih le nekaj omemb o tem, da je Sava spreminjala strugo, v letu 1810 se je premaknila proti Pogoniku, tako da je bilo treba vlečno pot urediti na novo in jo premakniti na desni breg. V januarju 1810 so tudi poročali o nesreči, ko se je pod Zalogo prevrnil čoln, naložen s sadjem in s seboj potegnil v vodo tudi enega vola, ki je utonil.⁴¹

Čas od Ilirskih provinc do uvedbe železnice

Čolnarstvo po Savi se je dopolnjevalo s prevozništvom, posebno še po letu 1820, ko so se pri nas uveljavili težji tovorni vozovi parizerji. Na te vozove so lahko naložili po 8,4 do 11,2 tone (150 in tudi 200 centov). Ti vozovi so imeli kolesa s premerom 116 do 130 cm, širina šine je bila 16 cm, debelina pa 2 cm, železne osi so imele v premeru 8 cm, pesto pa je bilo dolgo 42 cm. Od Siska do Trsta so vozili 14 dni, carino pa so morali plačevati v Jesenicah. Take vozove so imele nekatere firme v Sisku, v Veliki Gorici. Hribar v Jesenicah je imel štiri parizarje in 36 konj, v Krškem sta se s prevozništvom ukvarjala Zotter in Gregorič, v Blanci Lenče in v Zidanem Mostu Potočin. Ti so vozili naravnost v Trst, imeli so tudi čolne. Posamezniki so kot špediterji vozili v Trst tudi na lastno pest; tja so vozili žito in volno, nazaj pa kolonialno blago.⁴²

Brez nesreč pri plovbi po Savi seveda ni šlo. Navigacijska komisija ljubljanske kresije je leta 1817 poročala, da je pohlep vzrok za mnoge nesreče. Zato so sklenili ustanoviti nadzorni odbor iz štirih zaupnih mož, ki naj bi nadzorovali plovbo. Urejeni bi morali biti tudi merilci višine vode. Nočne vožnje so bile prepovedane, čolni niso smeli biti krajši od 35,07 m (18 sežnjev in 3 čevlje) – to se je merilo od sprednjega do zadnjega dela – in ne ožji od 2,84 m (9 čevljev). Ti predpisi so bile objavljeni 16. junija 1817, ponovili pa so jih avgusta 1831 in oktobra 1840. Predpisana je bila tudi teža tovora za plovbo proti toku in po toku. Na čoln so računali posadko šestih močnih hlapcev, ki so bili oproščeni vojaščine. Plovba od Jesenic do Zaloga je ob ugodnih razmerah trajala od 58 do 60 ur. Za čoln, ki je bil

polno naložen, je bilo treba plačati 116 goldinarjev. Vendar pa plovba navadno ni minila brez večjih ali manjših nesreč in poškodb.

Vlečna pot – volarska cesta – za vleko čolnov je bila okrog leta 1830 od Jesenic do Krške vasi na desnem bregu Save, od tu do Brežic in do Krškega pa enkrat na desnem, enkrat na levem bregu, pač odvisno od višine vode in odločitve čolnarskega mojstra. Od Krškega do Sauška je potekala po desnem bregu, pri Saušku se je preselila na levi breg. Od tu dalje je vleklo 20 do 30 ljudi pod pečinami »pri ploheh« 5 do 6 ur. To je bilo edino mesto, kjer so čolne še vlekli ljudje, saj so po letu 1801 na vseh drugih mestih za vleko že uporabljali živino. Ta vleka je šla do Sv. Nikolaja in Save, kjer se je vleka čolnov spet preselila na desni breg, čolni pa so po tej strani pluli vse do Zaloga. Plovba se je začela v marcu, najboljši čas pa je bil od binškošči do konca avgusta. V malih ladjah so vozili od Siska do Zaloga 14 dni, v velikih pa do Zidanega Mosta v treh tednih. Če nadaljevanje plovbe od Zidanega Mostu proti Zalogu ni bilo mogoče, so tovor v Radečah preložili na vozove in ubrali pot čez Celje in Trojanje proti Ljubljani in Trstu. Vožnja po toku je do Siska trajala tri dni. Med plovbo so ljudje živeli na čolnu. Pluli so le podnevi, ponoči pa na odseku med Siskom in Rugelcami le takrat, ko je bila voda mirna in so pluli po toku.⁴³

Prihod južne železnice v Ljubljano 16. avgusta 1849 je povsem spremenil tako gradnjo čolnov kot tudi sam promet. Konec je bilo čolnarskih postaj od Zidanega Mosta po toku navzgor. Tok Save se je od Zidanega Mosta naprej umiril in bil bolj vodnat, zato so za plovbo od Zidanega Mosta po toku začeli graditi večje čolne, na katere so lahko naložili tudi po 100 sodov ali pa so lahko sprejeli po 1352,7 do 1537,17 litrov žita (22 do 25 mecnov). Ko so odprli železniško progo Dunaj–Ljubljana, so začeli žito nalagati v vreče, ki so vsebovale do 122,9 litra žita (dva mecna), saj je bilo prekladanje sodov v vagone v Zidanem Mostu predrago. Zaradi prizadevanj za čim večji in čim cenejši prevoz po Savi so bile nesreče precej pogoste. Posebno v letu 1853 so poročali o vrsti nesreč, vzroki zanje pa so bili preobloženi čolni in premalo mož posadke.⁴⁴ V letu 1859 so z različnimi predpisi skušali urediti plovne razmere na reki. Čolni so postajali vse večji, vendar pa jih je bilo na reki tudi vse manj in tudi količina prepeljanega tovora je bila vse manjša. V letu 1859 naj bi bilo tako le še 16 čolnov, ki so prepeljali do 2.240 ton (40.000 centov) tovora. Plovba po Savi je zamrla leta 1862, ko so 1. oktobra odprli železniško povezavo Zidani Most–Sisak.⁴⁵

⁴¹ Prav tam, 2, 1900, stolpci 21–26.

⁴² Prav tam, 8, 1900, stolpci 144–146.

⁴³ Prav tam, 6, 1900, stolpci 104–106.

⁴⁴ Prav tam, 7, 1900, stolpci 128–132.

⁴⁵ Prav tam, 8, 1900, stolpci 144–146.



Vleka z volovsko vprego. Večji čolni so imeli do 17 članov posadke. Med njimi je bil tudi bikar, ki je šel pred čolnom od postaje do postaje in organiziral vlečno živino. K posadki so spadali tudi kortelaši, navadno jih je bilo sedem; to so bili začetniki, ki so pri plovbi opravljali različna manjša dela. Tako sta po dva hodila za vlečno živino in pazila na vrvi, da se niso zapletale v grmovje, skale in debla. Čolne so lahko vlekli tudi konji (maketo brani Javni zavod za kulturo Litija).

O zadregah potnikov, ki so potovali s čolni po Savi, sta za prvo polovico 19. stoletja na razpolago vsaj dva zapisa, ki sta bila namenjena širšemu občinstvu. Heinrich Kronberg je leta 1839 v *Carnioli* opisal svoje potovanje od Zaloga do Krškega s tovornim čolnom, ki pa je sprejemal tudi potnike; v svojih spominih na potovanja po Kranjski, ki so izšli leta 1848, pa je isto pot opisal Henrik Costa.

Kronberg je najprej opisal težave, s katerimi se je moral spopasti potnik že v Zalogu. Tam si je sicer lahko preskrbel podatke o tem, kdaj bo čoln odplul, vendar pa to navadno ni držalo, tako da je moral potnik računati z vsaj dvema urama zamude.⁴⁶ Nato opisuje čolne, njihovo posadko ter reko in njeno okolico. Po njegovem mnenju dolgočasna plovba je trajala 2 do 3 ure, da so pripluli do polotoka, na katerem je grad Pogonik, od tu dalje pa so po kratki vožnji pristali na desnem bregu v Litiji. Litijo je predstavil kot glavno domovanje kranjskih čolnarjev. Od približno 40 čolnov, ki so tedaj pluli po Savi, jih je bila vsaj četrtina v lasti domačinov iz Litije. V tem času so bile v Litiji tudi tri vrvarne. Poljedelstvo pa je bilo po njegovem mnenju le dodatna dejavnost prebivalcev Litije.

Plovbo so nadaljevali ter pripluli do vasi Sava. Tu se je začejala dolina reke Save vse bolj oziti,

omejevali so jo hribi. Ob obali je tekla le vlečna pot, in sicer do šest ur oddaljenega kraja Radeče. Kronberg omenja, da je vlečna pot tu vklesana v skalo. Pri Korenu se je potnikom predstavila divja lepota doline, vlečna pot pa je bila tu tako ozka, da čolnov ni vlekla živina, pač pa od 40 do 60 ljudi.⁴⁷ Nato omenja Zagorje in navigacijsko postajo (urad) Prusnik. Okolica naj bi bila tu divja, nenaseljena in posebno neprijazna pozimi. Tu sta živela le c. kr. vodja navigacijskih gradbenih del in zakupnik za vleko čolnov. Ob kanalu je bilo še vedno vidno, kje se je pred sto leti udrl zemeljski plaz. V Prusniku so potniki prestopili v drug čoln, njihov se je tu ustavil in počival en dan. Na novem čolnu je naletel na sopotnike – turiste. Pri nadaljevanju poti so si ogledali znane slapove in brez večjih težav pripluli do Radeč, kjer so prenočili, naslednje jutro pa nadaljevali pot.⁴⁸ Pred odhodom so jim financarji pregledali veljavnost potnih listov in tudi prebrskali prtljago.⁴⁹

Spomniti velja, da je avstrijska oblast v tem času posameznikom dokaj oteževala potovanje; preden je izdala potno dovoljenje, je zahtevala vrsto potrdil. Potno dovoljenje je vsebovalo zelo natančen popis osebe, ki ji je bilo namenjeno, in tudi natančen popis poti, po kateri se je moral popotnik gibati. V

⁴⁶ Kronberg, Die Schiffbare, No 88, Freitag am 1. März 1839, str. 351.

⁴⁷ Prav tam, No 89, Montag am 4. März 1839, str. 354–355.

⁴⁸ Prav tam, No 91, Montag am 11. März 1839, str. 362–364.

⁴⁹ Prav tam, No 92, Freitag am 15. März 1839, str. 366–367.



Različni tipi čolnov, ki so vozili po Savi: savski čoln, tombas, strehar (makete hrani Javni zavod za kulturo Litija).

letu 1836 je oblast objavila tudi podrobnejše predpise o nadzoru nad čolni, ki so pluli po Savi. Od 1. februarja 1837 je moral imeti vsak lastnik čolna ali pa njegov kapitan svoj potni list kot tudi potne liste posadke in potnikov, ki jih je prevažal. Potne listine so morali vidirati v navigacijskem uradu v Zalogu; to proceduro so nato ponovili še v Radečah in v Jesenicah. Plovba brez potrdil je bila prepovedana. To je seveda veljalo tudi pri vračanju. Na čoln niso smeli sprejemati ljudi brez potnih listin. Lastniki čolnov in njihovi kapitani so morali imeti potrdilo za vsako vožnjo posebej: lastniki o tem, da vozijo zase, kapitani pa o tem, koga vozijo. Navigacijske oblasti so morale preprečiti potovanje s čolnom vsakemu, ki ni imel potnih listin, odkrivati so morale vagabunde in jih izročati vojski ali pa siceršnji oblasti v kraju, kjer je bil navigacijski urad; ta je z njimi ravnala po predpisih. Lastnika čolna ali kapitana, na čigar plovilu so ujeli ljudi brez potnih listin, so kaznovali denarno (od 5 do 25 goldinarjev) ali pa s temu primerno zaporno kaznijo. O tem je odločala okrajna oblast, pod katero je spadal lastnik plovila ali pa kapitan. Navigacijski urad je moral o takih dogodkih sproti obveščati okrajne oblasti. Uvedbo tega nadzora je morala kresija javno objaviti na običajen način, okrajnim oblastem pa so morali še podrobneje pojasniti njihove dolžnosti.⁵⁰

Kronberg nato nadaljuje z opisom potovanja po Savi, ki je potekalo dokaj mirno. Na odseku med Sevnico in Krškim omenja med drugim tudi to, da so leta 1837 dobro popravili vlečno pot v Loški vasi, Blanci in Piavškem, nove mostove pa so postavili v Impoljci in Artu. V Jesenicah sta bila obmejni carinski urad in ogrski tridesetinski urad. Ko je Sava zapuščala Kranjsko, je tekla po veliki ravnini. Ni imela neke določene struge, pač pa je ustvarjala vedno nove rokave, ovinke in večkrat ogrožala prebivalce, ki so živeli ob njenih bregovih. Na koncu pa Kronberg še pripominja, da naj ljudje, če niso vezani na potovanje po reki, od Krškega naprej raje potujejo po kopnem, saj je reka od tu dalje zaradi zavojev zelo počasna, plovba po enolični ravnini pa prav tako počasna in dolgočasna.⁵¹

V spominih na potovanja po Kranjskem, ki so izšli leta 1848, je plovbo po Savi opisal še Henrik Costa.⁵² Tudi on se je najprej spotaknil ob težave, ki so nastale že ob vkrcaju v Zalogu, predvsem ga je motilo zavlačenje odhoda. Ko je govoril o vasi Kleče, je omenil, da je tu pristanišče za čolne, ki prevažajo vino in žito na Gorenjsko. Do Litije so potovali približno štiri ure in pol. Omenil je, da so v Litiji skladišča za tovor, naselbine kranjskih čolnarjev, prav tako je govoril o treh vrvarnah. O Litiji je

povedal še, da sta to trg in grad istega imena. Prebivalci se morajo za svoj zaslužek zahvaliti predvsem plovbi po Savi. Če je bila plovba odprta (to je pomenilo, da reka ni bila zamrznjena ali da voda ni bila ne previsoka ne prenizka), tedaj je peljalo mimo Litije 10 do 15 čolnov na dan, večinoma domačinov. Potovanje od Litije naprej opisuje podobno kot Kronberg, Tako govori o tem, da je pokrajina od vasi Sava naprej temačna, reko stiskajo visoki hribi, ob reki pa je vlečna pot. Tu pa se pojavi novost, saj že omenja tudi železniško progo. Ta je potekala od Zidanega Mosta po levi strani Save. Prva postaja je bila pri Peklarju, nato je šla proga proti Zagorju (druga postaja) in do Ribč nasproti Litiji (tretja postaja). Pri vasi Gradec pri Pogoniku je prečkala Savo z ameriškimi mostom, dolgim 170,64 m (90 tekočih sežnjev), in se nadaljevala neposredno v 122 m dolg predor Pogonik.

Most je imel prvega pol stoletja obstoja leseno konstrukcijo ameriškega tipa howe. Podobno zasnovano je imel tudi most čez Dravo. Konstrukcija je bila izdelana po načrtih inženirja Karla Ghege, macesnov les zanjo pa so pripeljali iz štajerskega Mürz-zuschlaga. Most je imel streho, ki je bila zavarovana s cinkovo pločevino. Četrta postaja so bile Kresnice, peta Zalog, kjer je železnica prečkala Ljubljaničo čez navaden most in peljala nato skoraj v ravni črti na ljubljanski kolodvor.⁵³

Kopenske povezave v drugi polovici 19. stoletja

Pomena dobrih cestnih povezav so se tudi v litijskem okrajnem glavarstvu začeli zavedati v drugi polovici 19. stoletja. Ob tem so naleteli na podobne težave kot v drugih okrajnih glavarstvih na Kranjskem: na pomanjkanje denarja tako za dobro vzdrževanje že obstoječih cest, kaj šele za gradnjo novih. V litijskem okrajnem glavarstvu so se pogosto spopadali tudi z zemeljskimi plazovi, ki jih je sprožalo deževje in so zasuli posamezne cestne predele.

Okrajne ceste so se navezoval tako na železniško progo kot tudi na Savo, na južnem delu glavarstva pa na zagrebško državno cesto. Povezoval so se med seboj in ustvarile tekom let in desetletij kar primerno mrežo, vendar pa so ves čas obstajale tudi pomanjkljivosti, ki so z razvojem gospodarstva postajale vse bolj očitne.

Popis okrajnih cest v letu 1855 je pokazal prvo pregledno sliko cestne mreže v drugi polovici 19. stoletja. Na vsem Kranjskem so bile ceste slabe. Tedanji gospodarstveniki so prav slabe prometnice krivili za to, da se industrija na Kranjskem ni bolj razmahnila. Spoznali so, da sama železniška proga še ne reši vseh težav, če ni dobro povezana s svojo okolico in tu so spet pridobile pomen lokalne ceste, tako okrajne kot občinske. Del odgovornosti so tako

⁵⁰ Holz, Policijski predpisi, str. 576.

⁵¹ Kronberg, Die Schiffbare, No 92, Freitag am 15. März 1839, str. 366–367.

⁵² Costa, Reiserinnerungen aus Krain.

⁵³ Prav tam, str. 93–95; Rustja, 150 let, str. 41–42.

na lep način prenesli na lokalno prebivalstvo, ki naj bi se nekoliko bolj potrudilo, da bi bile prometnice na njihovem področju dobre. Za dela na njih naj bi izbirali čas, ko kmetje nimajo toliko opravkov na lastnih njivah. Sicer pa so bili na Trgovsko-obrtni zbornici mnenja, da so kmetije na Kranjskem tako majhne, da bi si kmetje lahko vzeli čas ter pomagali pri gradnji dobrih prometnic, gradbenega materiala (gramoza in peska) je tako povsod v bližini dovolj. Podražitev hrane (žita) je dokazala, da so dobre komunikacije zelo potrebne predvsem v deželah, ki so se cestam že skoraj odrekle, ali pa tistim, ki imajo tako slabe ceste kot Kranjska.⁵⁴

Na levem bregu Save je litijsko okrajno glavarstvo s kamniškimi okrajnim glavarstvom povezovala doljska glavna stranska cesta. Dolga je bila 36,03 km. Od dunajske državne ceste se je odcepila v Črnučah in šla nato desno čez Šentjakob, Senožeti proti Ponovičam.

Moravska stranska cesta je prav tako povezovala kamniško okrajno glavarstvo z litijskim. Dolga je bila 20,85 km. Od dunajske državne ceste se je odcepila v vasi Prevoje na desno in šla čez Moravče v Ponoviče.

Tretja okrajna cesta na levem savskem bregu v tem popisu je glavna stranska cesta v Zagorje. Dolga je bila 24,65 km. Začela se je v vasi Moravče v kamniškem okrajnem glavarstvu in potekala čez Medijo do Zagorja ter naprej do meje s Štajersko pri Trbovljah.

Krajša cesta na levi strani Save je bila še šentjakobska stranska cesta, dolga 6,44 km. V Ljubljani se je odcepila od zaloške ceste na levi strani in šla čez Hrastje proti Šentjakobu, kjer se je povezala z doljsko cesto.

Desni breg Save so v tem popisu z notranjostjo povezovali tri okrajne ceste. Stranska cesta Zalog–Kresnice je bila dolga 23,79 km. Peljala je od Zaloga do Šmartnega skozi Kresnice in Litijo. Besniška cesta je bila dolga 18,96 km. Začlenjala se je v Ljubljani in je potekala skozi Štepanjo vas, Sostro, Babno goro, do Šmartnega, od tu čez Breg, kjer je prečkala Savo s pomočjo broda in se povezala z doljsko in moravsko cesto. Stiška cesta je bila dolga 4,74 km. V kraju Studenec se je odcepila od zagrebške državne ceste, potekala čez Stično in Vir nazaj na državno cesto.⁵⁵

Naslednji popis je predstavil okrajne ceste v letu 1861. Bil je precej natančnejši in ponuja zanimivo primerjavo tako v samem popisovanju cest kot tudi v številu cest, ki so dosegle nivo okrajne ceste. Opisuje tudi ceste, ki so v tem času obvladovale levo stran Save in povezovali litijsko okrajno glavarstvo s kamniškimi okrajnim glavarstvom.

Okrajna cesta Kamnik–Litija je bila dolga 30,52 km. Pred krajem Duplica se je odcepila od ceste Mengeš–Kamnik, Bistrice je prečkala čez 56,8 m dolg most in šla nato ob njeni levi obali skozi Radomlje, mimo gradu Črnelo proti Dobu, od tu do Vira je tekla po dunajski državni cesti, nato pa je šla preko Prelog, Ihana, Sela, Vidma proti Dolu in od tu čez Kleče, Dolsko, Senožeti, Spodnje in Zgornje Ribče, Dašnik, Vernek proti Hotiču, kjer se je povezala s cesto Litija–Vače.

Okrajna cesta Moravče–Zagorje je bila dolga 41,03 km. Začlenjala se je v Prevojah na dunajski državni cesti, potekala je preko Spodnjih Kosez, Moravč, Peč, Kandrš, Loke in Toplic do Zagorja, do zagorske železniške postaje ob Savi.

Cesta Trojane–Ržiše je bila dolga 8,23 km. Na Trojanah se je odcepila od dunajske državne ceste, šla pa je skozi kraje V Zideh, Šentgothard, Brezje, Dobrljevo, Čemšenik, proti Ržišam.

Cesta Trojane–Zagorje je bila dolga 5,68 km. Od dunajske državne ceste se je odcepila v Zideh in šla ob potoku Orehovica mimo kraja Podlipovica proti Zagorju. Za Zagorjem se je povezala s cesto Moravče–Zagorje.

Prometnica Zagorje–Trbovlje je bila dolga 7,58 km. Začlenjala se je v Zagorju, šla mimo Sv. Urha do Trbovelj na štajerski strani.

Okrajna cesta Litija–Vače–Moravče je bila dolga 30,63 km; začlenjala se je v Litiji na desni strani Save, reko je prečkala preko državnega mostu v Litiji in šla skozi vasi Gradec, Zgornji Log, Hotič, v Vače. Od tu je šla mimo gradu Belnek proti Moravčam.

Cesta Vače–Kandrše je bila dolga 3,78 km. V Vačah se je odcepila od prej omenjene ceste in tekla proti Kandršam, kjer se je povezala s cesto Moravče–Zagorje.

Cesta Ljubljana–Dol je bila dolga 11,09 km. Začlenjala se je v šentpeterskem predmestju v Ljubljani, šla skozi vas Hrastje do broda čez Savo pri Brinju in nato po levem bregu Save do Beričevega, s pomočjo broda je prečkala Bistrice in šla naprej do Dola in se priključila na cesto Kamnik–Litija.

Z desnega brega Save proti notranjosti so vodile naslednje ceste:

Cesta Ljubljana–Zalog–Litija je bila dolga 36,25 km. Začlenjala se je na koncu šentpeterskega predmestja in šla skozi vasi Moste, Studenec, Devica Marija v Polju, Zalog do Podgrada in nato ob desnem bregu Save mimo Laz, Kresniških Poljan, Kresnic in Šentjurja do Litije.

Cesta do Studenca je bila dolga le 1,80 km. Za Mostami se je odcepila od prej omenjene ceste ter peljala do Studenca, Ljubljano je prečkala s pomočjo mostu, na drugi strani se je priključila cesti Ljubljana–Besnica–Litija.

Okrajna cesta Ljubljana–Besnica–Litija je bila dolga 50,39 km. Začlenjala se je v ljubljanskem

⁵⁴ *Bericht* (1857), str. 120–123.

⁵⁵ Prav tam, str. 100–101, 105, 107–109.

predmestju Poljane, čez most je prečkala Gruberjev kanal in šla nato skozi vasi Štepanja vas, Zadvor, čez Babno goro proti Besnici in od tu čez Malo Trebeljevo, Sv. Martin–Nachbarschaft(?), Zavrstnik, Šmartno pri Litiji in se povezala s cesto Litija–Radohova vas.

Okrajna cesta Litija–Radohova vas je bila cesta, ki je prečkala litijsko okrajno glavarstvo od Litije do zagrebške državne ceste. Imenovali so jo tudi bogenšperška cesta. Dolga je bila 26,54 km. Začnjala se je v Litiji in šla čez Šmartno pri Litiji, Bogenšperk, Pusti Javor, Sobrače, do Radohove vasi ob zagrebški državni cesti.

Cesta Litija–Polšnik–Mirna je bila dolga 55,18 km. Začnjala se je v Šmartnu pri Litiji ter šla skozi vasi Ustje, Zagorica, Breg, Špodnji Log, Tepe, Polšnik, Goba, Čeplje, Brezovo, Orešje, Tihaboj, Selo, Migolica, naprej do Mirne, kjer se je povezala s cesto Velika Loka–Boštanj.

Povezava proti jugu je bila tudi cesta Litija–Jablanica–Moravče, ki je bila dolga 25,39 km. V Bregu se je odcepila od zgoraj omenjene ceste ter povezovala Laze, Jablanico, Selšek, Cerovico proti Moravčam, kjer se je povezala s cesto Moravče–Trebneje.

Cesta Radeče–Polšnik je bila dolga 30,34 km. Začnjala se je v Radečah na državni cesti pri Krški vasi in je vodila skozi vasi Njivice, Stari dvor, Jag-njenica, Zagrad, Čatež, Sv. Jur proti Polšniku do ceste Litija–Polšnik–Mirna.

Cesta Radeče–Dole je bila dolga 17,44 km. V Jagnjenci se je ločila od prej omenjene ceste in šla skozi Počakovo, Sv. Janez, Radgonica, Zagozd in Dole na cesto Litija–Polšnik–Mirna.

Svibno je povezovala cesta, ki je bila dolga 3,79 km in se je od ceste Radeče–Dole odcepila pri Sv. Janezu, šla skozi Svibno navzdol proti Podleščevju (Podlešovje) do ceste Radeče–Polšnik.

Cesta Trebnje–Moravče je bila dolga 16,27 km. Blizu Trebnjega se je odcepila od zagrebške državne ceste ter šla skozi vasi Kamniti potok, ne daleč od Mrzle Luže do ceste Velika Loka–Boštanj. To cesto je po kratkem času zapustila in šla naprej skozi Trnje, mimo gradu Mala Loka, Čatež, Okrog, mimo gradu Turn, mimo Moravč, Klanca, Sv. Križa; za tem krajem se je priključila na cesto Litija–Polšnik–Mirna.

Cesta Veliki Gaber–Okrog je bila dolga 9,86 km. Začnjala se je blizu Velikega Gabra na zagrebški državni cesti in šla skozi vasi Stranje, Žubina, Križišče proti Okrogu, kjer se je povezala s cesto Trebnje–Moravče.

Cestna povezava Žužemberk–Stična je bila dolga 26,54 km. Začnjala se je v Žužemberku, kjer so se pravzaprav srečale štiri ceste, in šla skozi vasi Prapreče, Poljane, Male in Velike Reberce, Breg, Zagradec, Fužine, Marinča vas, Velike Lese, Muljava, Gorenja vas, Mrzlo polje do Studenca, kjer je

prečkala zagrebško državno cesto in šla nato naprej do okrajnega urada v Stični.

Cesta Krka–Velike Lese je bila dolga 2,84 km. Pri Gmajni blizu Krke se je odcepila od ceste Krka–Rob, šla proti Velikim Lesam na cesti Stična–Žužemberk.

Cesta Krka–Rob je bila dolga 23,42 km. Cesto Stična–Žužemberk je zapustila pri kraju Gabrovščica (Gabrovče) in šla skozi vasi Krška vas, Gmajna do Krke, tu je prečkala reko Krko preko 22,75 m dolgega mostu ter šla nato naprej skozi vasi Hočevje, Zdenska vas, Predstruge, Ponikve proti Rašici, kjer je presekala cesto Turjak–Kočevje in šla naprej skozi Podlog in Knej do Roba.⁵⁶

Prebivalci, ki so živeli ob železnici na odseku med Litijo in Zagorjem, so imeli posebne težave, zaradi katerih so se pritožili kranjskemu deželnemu zboru. V letu 1863 so tako obravnavali njihovo pritožbo, da so ob gradnji železnice uničili vlečno pot za čolne, ki so jo prebivalci okoliških vasi uporabljali tudi kot peš pot. Železnica je občinam izplačala neko odškodnino, poti pa ni obnovila, zato naj bi prebivalci vasi ob železnici med Zagorjem in Litijo hodili peš v Litijo kar ob progi ali pa celo po progi. Dokler je bila železnica v državnih rokah, so jim to nekako spregledovali, ko pa je prišla v roke železniške družbe, je bila pot ob progi ali po njej prepovedana. Ljudje, ki so imeli opravke v Litiji na sodišču ali na davčnem uradu, so se morali sedaj tja peljati z vlakom, kar je stalo 90 krajcarjev in jim je bilo predrago, saj so se morali peljati v obe smeri in to jim je pobralo preveč časa. Občine so bile prepričane, da ni njihova dolžnost plačati izgradnje te uničene poti, zahtevale pa so, naj se obnovi pot, ki je povezovala Zagorje, Mošenik in Litijo, ali pa naj se zgradi novo vozno in pešpot, ki bo povezovala te kraje.⁵⁷

S podobno težavo se je deželni zbor ukvarjal tudi v letu 1872. Tokrat je šlo za občinsko pot od Radeč do kraja Sava. Tudi tu je gradnja proge uničila del vlečne poti, ki je služila tudi za pešpot. To pot je vzdrževala država, prebivalci pa so deželni zbor prosili za finančno pomoč 1000 goldinarjev iz deželne sklada. Podporo naj bi jim izplačevali na podlagi predloženih računov za opravljena dela; nekatera dela pa naj bi prevzela in plačala županstvo Radeče in vasi Trebežnik, Podkraj, Ruda, Orešje, Sava, ki so bili zainteresirani za to pot, saj so jo potrebovali, ko so gnali živino na sejem in ko so spravljali les iz gozdov. Na 11. seji 7. decembra 1872 so predlog sprejeli.⁵⁸

V prometu litijskega okrajnega glavarstva je igral pomembno vlogo most čez Savo v Litiji. Bil je zelo

⁵⁶ *Bericht* (1861), str. 159–165, 176.

⁵⁷ *Obravnave*, 1863. 39. seja, 30. 3. 1863, str. 13.

⁵⁸ *Obravnave*, 1872. Priloga 46, str. 506–507; 11. seja, 7. 12. 1872, str. 145.

obremenjen in ga je bilo treba popraviti, vendar je bil to za deželo prevelik finančni zalogaj, zato bi morala priskočiti na pomoč država.⁵⁹ Država se je otepala te naloge in dokazovala, da je vzdrževanje mostu obveznost dežele, saj so se tu stekale okrajne ceste, ki so prišle z juga in severa. Litijski most je bil torej pomemben za promet v notranjosti dežele, ne pa preko njenih meja. Sam most so v letu 1855 res postavili na državne stroške. Njegova naloga je bila povezovati oba bregova Save in do leta 1873 so ga tudi vzdrževali na državne stroške. Letni stroški za njegovo vzdrževanje so v času od 1865 do 1873 znašali 987 goldinarjev 64 krajcarjev. Mostnina je letno prinašala 3.000 goldinarjev. Cenik za mostnino, ki sta jo imela v zakupu Martin Kočever in Josip Gorup, pa je bila za vprežno živino 6 krajcarjev, za težko nevprežno živino 3 krajcarje in za lahko nevprežno živino 1 ½ krajcarja.

Deželni odbor se je torej odločno upiral prevzemu vzdrževanja tega mostu. Izmikali so se tudi s tem, da most pomaga prebivalcem Dolenjske, da lažje pridejo do železniške postaje v Litiji. Poleg tega so omenili tudi to, da v veljavni deželni postavi za Kranjsko ni deželnih mostov, so le mostovi okrajnih cest, ki jih morajo vzdrževati okrajni cestni odbori. Prevzem tega mostu s strani litijskega cestnega odbora bi bil mogoč le s spremembo postave (ustave). Pomembna točka odpora proti spremembi pripadnosti tega mostu je bila finančna plat. Dežela tako visokih vsakoletnih stroškov vzdrževanja ne bi zmogla. Ministrstvo za notranje zadeve je vseeno sklenilo, da mora most preiti v vzdrževanje litijskega cestnega okraja, deželna vlada pa naj stori vse, da se bo to zgodilo.⁶⁰ Nazadnje pa je most le ostal v lasti države.⁶¹

Pomembna cesta, s katero so se dokaj zavzeto ukvarjali tako v kranjskem deželnem zboru, deželnem odboru in litijskem cestnem okraju, pa je bila cesta, ki je potekala iz Litije do zagrebške državne ceste. To je bila cesta Litija–Pluska (ali Litija–Radohova vas), imenovana tudi bogenšperška cesta. Povezava med Litijo in zagrebško državno cesto je sicer že obstajala, vendar pa je bila slaba. O tej povezavi so razpravljali desetletja dolgo. Opis pogajanja za gradnjo te ceste je hkrati tudi prerez skozi desetletno gospodarsko in družbeno dogajanje v tem predelu Kranjske. V drugi polovici 19. stoletja sta tako med seboj tekmovali dve smeri in vsaka je imela svoje zagrizene zagovornike. Ena smer je bila stara povezava po Kostrevniški in Temeniški dolini, druga pa je bila smer čez Bogenšperk, Leskovicu, Pusti Javor in naprej proti zagrebški državni cesti. Ureditev primerne ceste skozi Kostrevniško in Temeniško dolino so v deželnem zboru sprejeli v letu

1861. O razdelitvi stroškov del med posamezne občine so se morali dogovoriti cestni okraji v Litiji, Trebnjem in Stični. Vendar pa so po letu 1861 glasovi o novi cesti potihnili.⁶²

Pogovori o povezavi Litije z zagrebško državno cesto so znova oživali v letu 1872. Ob tem so se spomnili, da so o taki povezavi govorili že v letu 1857. Ko so v tem letu pripravljali ureditev te ceste, so predvidevali, da bi jo bilo bolje speljati tako, da bi se izognila Bogenšperku in šla po Kostrevniški dolini, skozi Lupinsko Bukovje (kasneje vedno imenovano kot Lipinsko Bukovje) do Ježe in Temenice. Ob tem potoku, kjer je že bila konkurenčna (skladna) cesta, ki je vodila iz Šentlovenca v Trebnje, blizu Trebnjega bi se nova cesta povezala z zagrebško državno cesto. V letu 1858 so za gradnjo in ureditev te ceste predvidevali stroške 20.270 goldinarjev. O novi trasi so potem še kar resno razmišljali, v letu 1861 pa je vse potihnilo, kajti v tem letu je bil sprejet sklep, da se ustavijo vsa načrtovana cestna dela na Kranjskem.

V letu 1871 je v deželnem zboru na prigovarjanje več občin znova oživela zamisel o tej trasi. Zaradi vrste pomislekov o njej pa so pripravili tudi gradivo o popravilu ceste čez Bogenšperk. Ta dela so bila najprej preračunana na 27.300 goldinarjev, po popravkih in popustih na 25.085 goldinarjev in končno na 22.673 goldinarjev. Leta 1872 so ob tem opozorili še na znano dejstvo, da je celotna trasa Litija–Pluska zelo nevarna na predelu okoli Bogenšperka, da pa se je zaradi železniške postaje v Litiji kljub temu okreplil promet po tej cesti; uporabljali so jo tako prebivalci s stiškega, trebanjskega in celo žužemberškega območja. Prav tako so opozorili na pritožbe tržaškega poštnega ravnateljstva glede tega, da zaradi nesreč na tej cesti zamuja pošta ali pa je ovirano njeno normalno delovanje, kajti po tej poti je morala pošta potovati dvakrat na 24 ur, se pravi tudi ponoči. Na 11. seji kranjskega deželnega zbora 7. decembra 1872 so govorili o vseh teh težavah in o visokih stroških popravil, zato je prišlo do veljave tudi mnenje, naj bi s to cestno gradnjo še nekoliko počakali, ker se pripravlja gradnja dolenjske železnice. Ta naj bi nase pritegnila precejšen del prebivalstva, ki je sedaj vezano na cesto čez Bogenšperk, hkrati pa je prišla spet na dan zamisel o popravilu ceste čez Lupinsko Bukovje. Zato je deželni zbor sprejel sklep, da se z bogenšperško cesto zaenkrat ne bodo ukvarjali.⁶³ Le mimogrede, dolenjska železnica je bila dograjena in je začela obratovati v letu 1894.

V letu 1874 so ponovno omenjali nevarne predele na cesti čez Bogenšperk.⁶⁴ Cesta je postala spet aktualna v letu 1876. Tokrat so se pogajali o tem, ali

⁵⁹ *Obravnave*, 1874. 12. seja, 16. 10. 1874, str. 185–186.

⁶⁰ *Obravnave*, 1874. Priloga 16, str. 118–120.

⁶¹ *Obravnave*, 1875. Priloga 14, str. 126.

⁶² *Obravnave*, 1865/66, str. 234.

⁶³ *Obravnave*, 1872, str. 145–146.

⁶⁴ *Obravnave*, 1874, str. 179.

naj popravijo cesto čez Bogenšperk ali cesto čez Lupinsko Bukovje. Vsaka smer je imela tako dobre kot slabe strani in vsaka je imela svoje goreče zagovornike, obe poti pa sta bili slabi. Po načrtu naj bi nekako popravili obe, ki bi se povezali v kraju Sobrače. Svoje zagovornike je imela smer, ki naj bi od tu dalje tekla ob potoku Temenici in se pri Zidanem Mostu pri Trebnjem povezala z zagrebško državno cesto. Deželni inženir je bil mnenja, da je ta trasa nepraktična, saj je kar lep čas tekla vzporedno z zagrebško državno cesto in bi jo zato po njegovem mnenju v tem predelu premalo uporabljali. Menil je tudi, da bi bilo najbolje, če se čez prelaz ohrani sedanja cesta, katera koli ali bogenšperška ali tista čez Lupinsko Bukovje, ki pa jo je seveda treba razširiti in popraviti. Bogenšperška cesta je bila najbližja povezava s Stično, kjer sta bili sodnija in davkarija. Po tej cesti je bila tudi najbližja povezava iz Litije proti Žužemberku, Krki in Velikim Laščam. Če bi hoteli skrajšati povezavo med Litijo, Trebnjem, Novim mestom ter proti Mirni in do Mokronoga, pa bi bila bolj primerna cesta čez Lupinsko Bukovje. V tem primeru bi morala iti nova smer po prehodu čez gorovje na najnižji točki v smeri Ježce, Mišji dol, Mačji dol, Šentlovrenc proti Veliki Loki, ne pa vzdolž Temenice.⁶⁵ V tem letu je izreden naliv poškodoval okrajne ceste v občinah Ržišče, Kandršče, Kolovrat, Kotredež. Za njihov popravilo so potrebovali za 1000 goldinarjev pomoči iz deželnega zaklada.⁶⁶

Po raznih težavah in nesrečah, ki so doletele ceste v litijem okrajnem glavarstvu, n.pr. po velikem vdoru hriba pri Zagorju, ki se je zgodil po hudem deževju v jeseni 1882 in po velikih stroških popravila,⁶⁷ je v letu 1885/86 spet prišla na vrsto povezava med Litijo in zagrebško državno cesto. Najprej so se poslanci v deželnem zboru seznanili s historiatom dogajanja, nato so spet opozorili na to, da bo dolenjska železnica bistveno spremenila potrebe in obnašanje prebivalcev na Dolenjskem in bo povezava proti južni železnici bolj ali manj stranskega pomena.⁶⁸ Občine Trebnje, Mirna, Šentrupert, Dobrnič, Velika Loka, Novo mesto in Mokronog so se leta 1886/87 obrnile na deželni zbor s prošnjo, naj popravijo cesto čez Bogenšperk. Svojo prošnjo so utemeljevale s tem, da je ta cesta zelo strma in se pozimi na njej vozovi večkrat prevrnejo; to se je sicer dogajalo tudi poleti, vendar pa ne tako pogosto. Po strmini navzdol se je dalo voziti le, če sta bili zavrti obe zadnji kolesi, pa še na vsakem kolesu je moral nekdo stati.⁶⁹

V naslednjem zasedanju leta 1887/88 je deželni zbor obravnaval obširno prošnjo prebivalcev Trebnjega in županstva v Praprečah, naj se popravi in uredi cestna povezava Trebnjega in Litije in tista čez Lupinsko Bukovje.⁷⁰ Na drugi strani pa so občine Šmartno, Trebeljevo in Šentvid prošile za popravilo in izboljšavo ceste čez Bogenšperk.⁷¹ V tem času so bili že tako daleč, da so preračunavali stroške, ki bi jih morali prispevati litijski cestni odbor (11.000 goldinarjev), stiški in trebanjski, ki bi tudi imela koristi od te ceste, pa 3.000 oziroma 3.500 goldinarjev. Celotna vsota je bila preračunana na 23.734 goldinarjev. Manjkalo je torej še 6.234 goldinarjev, to vsoto pa naj bi pokrili iz deželnega zaklada oziroma naj bi jo dežela dovolila kot podporo za gradnjo. Dela naj bi bila končana v dveh letih, razdeljena pa bi bila tako, da bi v letu 1888 uredili cesto od Šmartna do Bogenšperka, v letu 1889 pa od vrha hriba do Pustega Javorja.⁷²

V letu 1888 so podrobno razpravljali o obeh smereh, o smeri čez Bogenšperk in o smeri čez Lupinsko Bukovje. Primerjali so tudi potrebna finančna sredstva, ki bi jih po predračunih zahtevala popravila ene ali druge smeri. Celotno popravilo ceste čez Bogenšperk bi stalo 61.000 goldinarjev, celotno popravilo ceste čez Lupinsko Bukovje pa 68.500 goldinarjev. Na tej cesti so bili dragi predvsem odseki v Kostrevniški in Sobraški dolini in večja zgradba čez Temenico. Razen tega naj bi cesto čez Lupinsko Bukovje podražili tudi slab, plazeč se teren in precej studencev. To bi povzročalo tudi večje vzdrževalne stroške. Nova cesta čez Bogenšperk bi se od stare odcepila pri mostu za Šmartnim in bila speljana tako, da bi čim bolj omilili vzpetine in spuste.⁷³

Ker cesar ni potrdil sklepa deželnega zbora o gradnji ceste čez Bogenšperk, so se takoj obnovila nasprotja med vsemi tremi cestnimi odbori. Litijski je bil še vedno za gradnjo, trebanjski odbor se je spomnil, da ima dobre cestne povezave proti Sevnici in ceste proti Litiji skoraj ne potrebuje, stiški cestni odbor pa je dejal, da odklanja vsako soudeležbo pri cesti proti Litiji, saj drži skozi stiški cestni okraj državna cesta in je promet na vse strani dober, cesta čez Bogenšperk pa bi zanje pomenila le škodo, saj bi odtegnila promet z glavne ceste.

Peripetije okrog bogenšperške ceste so trajale že tako dolgo, da se je cesta v tem času po zakonu z dne 28. julija 1889 prekategorižirala v deželno cesto. Stroški popravil deželne ceste pa so šli v breme dežele in udeleženih cestnih okrajev, kot se je

65 *Obravnave*, 1876. Priloga 19, str. 166.

66 *Obravnave*, 1876. Priloga 19, str. 150.

67 *Obravnave*, 1883. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 70–72.

68 *Obravnave*, 1885/86. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 78–80.

69 *Obravnave*, 1886/87. str. 279.

70 *Obravnave*, 1887/88. str. 159–160, 326.

71 *Obravnave*, 1887/88. str. 14.

72 *Obravnave*, 1887/88. Priloga 27. Poročilo deželnega odbora o preložitvi ceste čez Bogenšperk, str. 577–579; 17. seja, 23. 1. 1888, str. 325–326.

73 *Obravnave*, 1888. Priloga 59. Poročilo deželnega odbora o preložitvi ceste čez Bogenšperk, str. 349–355.

določilo za vsak primer posebej, za kar pa je bil potreben sklep deželnega zbora. Ker sta se trebanjski in stiški cestni okraj branila prevzeti svoj del stroškov, bi jima te lahko dodelili. Stroški za popravilo ceste čez Bogenšperk so bili sedaj preračunani na 47.300 goldinarjev. Polovico stroškov 23.650 goldinarjev bi morala prevzeti dežela Kranjska, drugo polovico pa naj bi si razdelili litijski cestni okraj (14.856 goldinarjev 72 krajcarjev), trebanjski cestni okraj (6.081 goldinarjev 37 krajcarjev) in stiški cestni okraj (2.702 goldinarjev 91 krajcarjev). Cesto so nameravali graditi v dveh delih, tako kot je že bilo sklenjeno. V prvem delu do Bogenšperka in v drugem delu od tu do Pustega Javorja.⁷⁴ O tem poročilu so razpravljali v deželnem zboru. Deželnoobdorski namestnik baron Wurzbach⁷⁵ je gradnji na lep način nasprotoval tako, da se je spet spomnil dolenske železnice in predlagal, naj s cestnimi popravili počakajo do leta 1891. Ob omembi dolenske železnice so bili nekateri poslanci mnenja, da bo med obema prometnicama, južno in bodočo dolensko železnico, potrebna tudi cestna povezava in bo tako bogenšperška cesta še kako potrebna.⁷⁶

Leta 1890 so se razmere spet nekoliko spremenile. Govorice o gradnji dolenske železnice so postajale bolj konkretne, to pa je potrdilo stiški cestni odbor v njegovem stališču, da ceste čez Bogenšperk ne potrebuje in zanjo tudi ne bo nič prispeval. Na drugi strani pa je bilo sklenjeno, da bodo cesto čez Bogenšperk popravljali po odsekih in najprej omilili najhujše strmine. Za popravilo bogenšperške ceste se je v letu 1890 zavzemalo tudi 11 občin: Litija, Šmartno, Vače, Šentvid, Bukovica, Češnjica, Veliki Gaber, Radohova vas, Hotič, Konj in Temenica. V svoji peticiji so navajale, da je ta cesta pomembna za lokalni promet, ki je precej živahen na obeh straneh Bogenšperka, na območju med osrednjo Dolensko in Savsko dolino. V tem prostoru je bilo nad 80 sejmov letno, nanje pa so prihajali prav po omenjeni cesti. Občine so bile mnenja, da bo cesta pomembna tudi po uvedbi dolenske železnice, saj bo povezovala obe železnici. Hkrati pa so opozarjali na cestni odsek od Leskovice do Pustega Javorja, ki je bil zelo strm in bi po njihovem mnenju dela na cesti ob Bogenšperku ne imela velikega pomena, če ne bodo uredili tudi tega predela. Oglasila se je tudi Trgovsko-obrtna zbornica v Ljubljani in poudarila pomen bogenšperške ceste. Začudena je bila nad povsem odklonilnim stališčem stiškega cestnega odbora in bila mnenja, da je potrebno urediti celotno

cesto in ne le enega dela. Spet je ugovarjal baron Wurzbach, ki je trdil, da bo cesta z gradnjo dolenske železnice postala povsem nepotrebna. O cesti je razpravljalo še več poslancev in končno so sklenili, da jo bodo popravljali po delih.⁷⁷ Popravilo cestnih predelov je prevzel podjetnik Anton Koprivnikar, ki je najprej uredil predel od Kamna do Bogenšperka. Ta predel je bil končan in predan v rabo v oktobru 1891. Na predelu med Bogenšperkom in Pustim Javorjem so delali v letu 1892 in pričakovali, da bodo v poletju 1892 z deli končali.⁷⁸

V letu 1892 je stiški cestni odbor kar naenkrat spremenil svoje mnenje o bogenšperški cesti in zahteval, da je treba popraviti cestni predel od Pustega Javorja do Pluske, ker je ta del ceste slab, bo pa postal pomemben, ko bo stekla dolenska železnica. To zahtevo so obravnavali na 4. seji deželnega zbora 23. septembra 1892 in sprejeli stališče, da bo popravljeno predel bogenšperške ceste od Kamna do Pustega Javorja, kot je bilo predvideno, da pa je bolj kot odsek od Pustega Javorja do Pluske potreben popravila odsek od Kamna do Šmartna, prav tako bi bila potrebna popravila tudi cesta od Šmartna do Litije.⁷⁹ Leta 1892 so se začeli oglašati kmetje, ki so imeli posest v bližini, kjer so popravljali cesto in prijavljali škodo, ki je ob popravilu ceste nastala na njihovi posesti.⁸⁰ Oglasil se je tudi podjetnik Anton Koprivnikar in prosil za doplačilo del pri gradnji drugega odseka ceste.⁸¹ Po uspešni kolavdaciji ceste je Koprivnikar prejel dodatno plačilo 2798 goldinarjev 15 krajcarjev, drugi podjetnik Anton Lončarič pa 778 goldinarjev 64 krajcarjev.⁸²

V letu 1895 je občina Temenica predložila prošnjo, da bi popravili cesto med Pustim Javorjem in Radohovo vasjo, ker se je promet med Litijo in Trebanjsko ter Temeniško dolino zelo povečal, odkar je popravljena cesta čez Bogenšperk. Ozko grlo je sedaj postal predel od Pustega Javorja do železniške postaje v Radohovi vasi. Cesta je bila ozka, razrita in polna klancev. Tej prošnji so ugodili takoj, ker so že bili pripravljene načrti za popravilo in tudi denar za začetna dela.⁸³

Leta 1897 se je spet udril hrib pri Zagorju na desnem bregu potoka Medije in zasul strugo potoka v dolžini 100 m, narasla voda pa je poplavila tudi okrajno cesto. Dela za ureditev struge in popravilo ceste so bila težavna in draga.⁸⁴ V letu 1899 so se začeli pogovori o ureditvi cestnega odseka med Šmartnim in Litijo. Deželni odbor je pripravil po-

⁷⁴ *Obavnavne*, 1889. Priloga 71. Poročilo deželnega odbora o določitvi doneskov k stroškom za preložitve ceste čez Bogenšperk, str. 422–428.

⁷⁵ Alfonz baron Wurzbach-Tannenberg (1852–1939), graščak v Črnem Potoku, v veleposestvo je bil izvoljen na splošnih volitvah 12. 8. 1889, 28. 11. 1895 in 24. 9. 1901 (*Melik, Volitve*, str. 340, 341).

⁷⁶ *Obavnavne*, 1889. 16. seja, 22. 11. 1889, str. 342–344.

⁷⁷ *Obavnavne*, 1890. Priloga 36. Poročilo deželnega odbora o preložitvi ceste čez Bogenšperk, str. 286–289; 11. seja, 18. 11. 1890, str. 224–230.

⁷⁸ *Obavnavne*, 1892. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 154.

⁷⁹ *Obavnavne*, 1892/93. 4. seja, 23. 9. 1892, str. 62–63.

⁸⁰ *Obavnavne*, 1892/93. 2. seja, 15. 9. 1892, str. 15.

⁸¹ *Obavnavne*, 1892/93. 9. seja, 2. 5. 1893, str. 203–204.

⁸² *Obavnavne*, 1894/95. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 192.

⁸³ *Obavnavne*, 1894/95. 6. seja, 22. 1. 1895, str. 123–124.

⁸⁴ *Obavnavne*, 1897/98. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 118.

ročilo, v katerem je poročal o tem, da se v Šmartnu, skozi katerega pelje deželna cesta Litija–Pluska, srečata še okrajni cesti Moravče–Litija in Ljubljana–Besnica. Promet iz vseh teh smeri se je osredotočil v Šmartnu na cesto Šmartno–železniška postaja v Litiji. Zaradi tega je v Šmartnu začela nastajati gneča, saj je bila cesta do Litije slaba, ozka, strma, torej zelo potrebna popravila. Predlagali so gradnjo nove, ki bi bila še enkrat daljša, za vse skupaj pa bi potrebovali 12.000 goldinarjev. Od tega bi moral polovico plačati deželni zaklad, drugo polovico pa litijski okrajni cestni zaklad. V deželnem zboru je to problematika predstavil govornik upravnega odseka baron Wurzbach, ki je najprej pohvalil načrt, nato pa dokazoval, da so tako obsežna dela povsem nepotrebna in predraga, ker ne dežela ne litijski okrajni cestni odbor nimata denarja za take posege. Predlagal je, da se omilijo strmine na že obstoječi cesti. O tem naj bi sklepali na naslednjem zasedanju deželnega zbora; to mnenje je bilo tudi sprejeto.⁸⁵ V omenjenem letu se je deloma podrl most na deželni cesti Litija–Pluska v Šmartnu. Promet pa se kljub temu ni ustavil, ker so začasno zgradili lesen most.⁸⁶

Za zasedanje v letih 1899/1900 je deželni odbor pripravil podrobnejše poročilo o ureditvi cestnega odseka med Šmartnim in Litijo.⁸⁷ Na 14. seji 3. maja 1900 je o tem poročilu govoril poročevalec upravnega odseka Povše in predlagal sklep, naj naročijo deželnemu odboru, da o vsem zasliši okrajni cestni odbor in naj nato poroča deželnemu zboru. Nato se je oglasil poslanec baron Wurzbach in predlagal, naj deželni odbor predloži novo, jasnejše in točnejše poročilo o nameravanem popravilu. Temu je ugovarjal poslanec Žitnik, nato se je oglasil še poročevalec Povše in njegov prvotni sklep je bil nazadnje sprejet.⁸⁸

Na zasedanju v letih 1900/1901 je bilo v letnem poročilu omenjeno, da so zadevo o popravilu ceste predali okrajnemu cestnemu odboru, ki naj bi o vsem poročal do 1. julija 1900, kar se pa ni zgodilo.⁸⁹ Zato sta v letu 1903 županstvu Litije in Šmartna znova prosili za popravilo ceste Šmartno–Litija.⁹⁰ V letu 1904 se je na novo zgrajenem predelu pri Bogenšperku udrlo nekaj podpornih zidov in kanal. Ko si je tehnik deželnega stavbnega urada ogledal škodo, je poročal, da je to posledica slabega

materiala in površnega dela ter da je treba škodo takoj popraviti. Popravila je nadzoroval deželni inženir.⁹¹

V letih 1905 in 1906 so morali popraviti most v Temenici na deželni cesti Litija–Pluska.⁹² Ob koncu leta 1905 je deželni zbor odobril načrt zakona o popravilu ceste Litija–Pluska na odseku med Šmartnim in Litijo. V avgustu 1906 je deželna vlada sporočila, da je cesar potrdil načrt zakona in deželni stavbni urad je tako lahko sprejel naročilo, da razpiše popravilo cest. Začel je tudi razpravo o odkupu potrebnih zemljišč. Tu pa so nastale težave, ker posestniki niso hoteli sprejeti predlogov odkupa. C. kr. vlada je zato na prošnjo okrajno cestnega odbora uvedla razlastitveno razpravo. Ko so 3. septembra 1907 obhodili predvideno traso, tega obhoda se je udeležil tudi deželni tehnik, so posestniki izjavili, da odstopijo zemljišča, ki so potrebna za popravilo ceste. Sprejeli in podpisali so zapisnik, po katerem je imel deželni odbor pravico, da sme pred izvršeno cenitvijo prevzeti zemljišča pod pogojem, da se bodo odškodnine obrestovale po 5% od dne, ko se bodo dela začela, pa do izplačila. Okrajno cestni odbor je bil nato obveščen, da se gradnja lahko začne.⁹³ Na tem zasedanju je bil končno sprejet tudi sklep, da se uredi težaven del ceste med Šmartnim in Litijo tako, da se v 894 m dolg del ceste vključi bivša okrajna cesta Litija–Jablanica–Moravče, ki se v Litiji odcepi od sedanje deželne ceste, in se zato ta predel izloči iz okrajnih cest. Stroški del v višini 24.000 kron naj se razdelijo na polovico, med deželni in litijski cestni zaklad.⁹⁴

V letu 1910 je že postalo jasno, da je za dobro delovanje gospodarstva v bližini železnice potrebna tudi dobra cestna povezava do železnice. Tega leta so obravnavali predlog, ki je nastal leta 1906 o popravilu Markótovega klanca na deželni cesti Litija–Pluska. Ta klanec je imel naklon tudi 14,5% in je zelo oviral promet proti železniški postaji v Radohovi vas. Omilili bi ga tako, da bi premaknili deželno cesto v predelu pod klanec, da bi šla skozi vas Prapreče in se nato pri vasi Temenica spet vrnila na staro cesto. Nov cestni predel je bil dolg 1100 m, vsa potrebna dela pa bi stala 13.000 kron. Stroške bi

si delila na polovico deželni zaklad in okrajno cestni

⁸⁵ *Obravnave*, 1898/99. Priloga 66. Poročilo deželnega odbora s katerim se predloži project in pa dotični načrt o preložitvi deželne ceste Litija–Pluskava med Litijo in Šmartnim, str. 650–653; 19. seja, 12. 5. 1899, str. 479–481.

⁸⁶ *Obravnave*, 1898/99. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 134.

⁸⁷ *Obravnave*, 1899/1900. Poročilo deželnega odbora, s katerim se zopet predloži projekt in dotični načrt zakona o preložitvi deželne ceste Litija–Pluskava med Litijo in Šmartnim, str. 642–645.

⁸⁸ *Obravnave*, 1899/1900. 14. seja, 3. 5. 1900, str. 337–340.

⁸⁹ *Obravnave*, 1900/1901. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 154.

⁹⁰ *Obravnave*, 1903. 2. seja, 2. 10. 1903, str. 28.

⁹¹ *Obravnave*, 1904. Letno poročilo. Čl. 6, Občila, str. 124.

⁹² *Obravnave*, 1905/07. Letno poročilo 1905. Čl. 6, Občila, str. 136. Letno poročilo 1906. Čl. 6, Občila, str. 144.

⁹³ *Obravnave*, 1905/07. Letno poročilo 1906. Čl. 1. Rešitev v Najvišje potrjenje predloženih deželnozbornih sklepov in zakonskih načrtov, str. 2; Letno poročilo 1905. Čl. 6, Občila, str. 126; Letno poročilo 1906. Čl. 6, Občila, str. 138. Letno poročilo 1907. Čl. 6, Občila, str. 148.

⁹⁴ *Obravnave*, 1905/07. Priloga 72. Poročilo deželnega odbora o preložitvi ceste Litija–Pluskava na progji med Litijo in Šmartnim z dotičnim načrtom zakona, str. 317–318. Priloga 89. Poročilo upravnega odseka o preložitvi deželne ceste Litija–Pluskava na progji med Litijo in Šmartnim, str. 340–341. 11. seja, 23. 11. 1905, str. 234–235.

odbor v Višnji Gori. Deželni odbor je sprejel nalogo, naj se ta predlog čim prej posreduje cesarju v potrditev, da bi se dela lahko takoj začela.⁹⁵ Načrt zakona o popravilu je bil potrjen 3. oktobra 1910.⁹⁶ Leta 1908 je bilo ugodno rešeno tudi vprašanje odkupa zemljišč na odseku Šmartno–Litija. Dela, ki so bila ocenjena na 20.700 kron, je prevzel podjetnik Josip Lončarič in zanje plačal kavcijo 2.700 kron. Popravila so bila narejena in promet je stekel že v letu 1908. Ko je potekla enoletna garancijska doba, so podjetniku vrnilo kavcijo.⁹⁷

Leta 1910 je poročevalec Povše opozoril deželni zbor, da prebivalci kumskega pogorja lahko pridejo do železniške postaje v Zagorju le s čolnom. Zato so Zagorjani ustanovili zadrugo za zgradbo mostu pri železniški postaji Zagorje. Most je stal 41.000 kron, dohodki od mostnine pa niso bili dovolj visoki, da bi obrestovali naloženi denar, zato so prosili za finančno pomoč. Deželni zbor je sklenil, da jim iz kredita za ceste in občila dovoli podporo v višini 2.000 kron.⁹⁸

Deloma je bila z železniškim prometom povezana tudi prošnja občine Polšnik, da bi izboljšali okrajno cesto, ki je šla iz Litije proti Polšniku in nato naprej čez Brezovo proti Mirni na Dolenjskem. Cesta je bila priznana slaba in prebivalci so tarnali, da jih stane vožnja pridelkov in blaga do tri ure oddaljene železniške postaje v kraju Sava toliko, da jim od izkupička za blago ne ostane dovolj. Kumsko območje je bilo prometno v celoti zanemarjeno in bi bilo potrebno solidne preureditve, ki pa bi bila zelo draga. Upravni odsek je deželnemu odboru predlagal, naj pošlje deželnega tehnika na ogled ceste pa tudi razmer v celotni občini, da bi ugotovil, kaj bi se dalo urediti.⁹⁹

Začetek prve svetovne vojne je prinesel omejitve na vseh področjih civilnega življenja, tako tudi v prometu. Ko se je vojna razraščala, je v septembru leta 1915 c. kr. deželni predsednik na Kranjskem izdal razglas »o potovalnem prometu in izkazu«. Poveljstvo jugozahodne fronte je izdalo razglas, po katerem je bila fronta razdeljena na ožje in širše območje. V ožje območje so šteli na Tirolskem območje od črte Nauders, greben Centralnih Alp čez Brenner do Großglocknerja, Koroško, Kranjsko, Primorsko in Reko z okolico. Za potovanja na to območje so veljala posebna določila. Na ožjem vojnem območju se je moral potujoči izkazati s potnim

listom, ki ga je izdalo avstrijsko oziroma ogrsko skupno ministrstvo, in z dovoljenjem pristojnega poveljstva. Potujoči so se morali izkazati še z neke vrste osebno izkaznico, ki so jo smele izdajati državne in policijske oblasti bivališča, etapna stacijska poveljstva, poveljstva žandarmerijskih postaj in zaupniki, ki jih je politična oblast določila prav v ta namen.¹⁰⁰

VIRI IN LITERATURA

TISKANI VIRI

Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain zu Laibach an das hohe k.k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft über den landwirthschaftlichen, industriellen und commerciellen Zustand ihres Kammerbezirks, in den Jahren 1854, 1855, 1856. Laibach 1857.

Bericht der Handels- und Gewerbekammer für das Kronland Krain zu Laibach an das hohe k.k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft über den landeswirthschaftlichen, industriellen und commerciellen Zustand ihres Kammerbezirks in den Jahren 1857 bis inclus. 1860. Laibach 1861.

Obravnave deželnega zbora Kranjskega v Ljubljani v letih od 1861 do 1912/13.

Slovenija na vojaškem zemljevidu 1763–1783. 2. zvezek. Ljubljana, 1996; 5. zvezek, Ljubljana, 1999.

LITERATURA

Costa, Heinrich: *Reiseerinnerungen aus Krain.* Laibach, 1848.

Holz, Eva: *Razvoj cestnega omrežja na Slovenskem ob koncu 18. in v 19. stoletju.* Ljubljana : Založba ZRC, 1994.

Holz, Eva: Policijski predpisi o cestah, vozovih in potnikih od cesarice Marije Terezije do sredine 19. stoletja. *Acta Histriae* 18, 2010, str. 557–596.

Kronberg, Heinrich: Die Schiffbare Save in Krain. *Carniolia. Zeitschrift für Kunst, Literatur, Theater u. geselliges Leben.* Št. 88, 89, 91, 92, 1839.

Melik, Vasilij: *Volitve na Slovenskem.* Ljubljana : Slovenska matica, 1965.

Müllner, Alfons: Die Sava-Schiffahrt. *Argo. Zeitschrift für krainerische Landeskunde* VII. 1899, št. 8, stolpci 128, 129–131; št. 9, stolpci 144–147; št. 10, stolpci 158–162; št. 11, stolpci 174–179. VIII. 1900, št. 2, stolpci 21–26; št. 6, stolpci 104–109; št. 7, stolpci 128–132; št. 8, stolpci 144–146.

Rustja, Karel: *150 let proge Celje–Ljubljana.* Ljubljana : Slovenske železnice, 1999.

⁹⁵ *Obravnave*, 1908/1910. 20. seja, 25. 1. 1910, str. 760; 24. seja, 31. 1. 1910, 991. Priloga 170. Poročilo deželnega odbora za preložitve Markótovega klanca na deželni cesti Litija–Pluskava, z dotičnim načrtom zakona, str. 471–473.

⁹⁶ *Obravnave*, 1911/12. Letno poročilo. Čl. 1. Rešitev v Najvišje potrjenje predloženih deželnozborskih sklepov in zakonskih načrtov, str. 4.

⁹⁷ *Obravnave*, 1908/1910. Letno poročilo 1908. Čl. 6, Občila, str. 144. Letno poročilo 1909. Čl. 6, Občila, str. 176.

⁹⁸ *Obravnave*, 1908/1910. 32. seja, 28. 10. 1910, str. 1285.

⁹⁹ *Obravnave*, 1911/12. 9. seja, 14. 2. 1912, str. 335–336.

¹⁰⁰ Holz, *Razvoj cestnega omrežja.*

Umek, Ema: Trgovski promet po Savi v 18. stoletju. *Kronika* 12, 1964, str. 194–200.

Umek, Ema: Plovba po Savi v 18. stoletju. *Zgodovinski časopis* 40, 1986, str. 233–268.

Valvasor, Johann Weichard: *Die Ehre des Herzogthums Krain*. Laibach-Nürnberg, 2. te unveränderte Auflage. Rudolfsverth : J. Krajec Buchdruckerei, 1877.



S U M M A R Y

Interesting facts about traffic routes in the area of the former Litija district in the 18th and 19th century

The former district of Litija was encircled by two important traffic routes – the Sava River running from Videm to Zidani Most and later the Southern Railway in the north, and a section of the Zagreb state road in the south. There were unsuccessful plans to connect the two routes already in the 18th century, prior to the establishment of the district. Albeit challenging for the navigation, the Sava River had an important role in the 18th century, as large quantities of goods were transported both up and down its course. Adapting to the river conditions, boats used for the navigation in the upper course, between Zidani Most and the Zalog harbour, were relatively small, yet big enough to make goods transport a sensible enterprise. In the 18th century the Sava River was an important transit route for grain from the east destined for Italy.

What is more, the authorities were well aware of its significance during every single conflict that shook Central Europe.

In the 18th century connections between the Sava River and the section of the Zagreb state road were very poor. Therefore, most merchants and drivers were either centred their enterprises on the Sava River or the state road. Nevertheless, with the exception of state roads, all major and minor routes in the 18th century Carniola were in a bad condition, steep, bumpy, narrow and also dangerous.

After the wars that marked the beginning of the 19th century, road and river traffic was gradually revived. In the mid-19th century the territory of the present-day Slovenia also witnessed the advent of the railway, with positive and negative consequences. The railway supplanted the troublesome navigation on the Sava from the Zalog harbour to Zidani Most and attempts were made to construct feeder roads. The advent of the railway also gave impetus to the efforts towards ensuring better connections between towns along the Zagreb state road (around Višnja Gora, Stična and Krka) and the railway station in Litija. Negotiations and disputes over where and how these connections were to be established dragged on for decades until they finally led to an agreement on connecting the north and south ends of the Litija district. At that time the Lower Carniola railway was also built in the southern part of the district, the use of which demonstrated that the link between the northern and southern parts of the district were indeed indispensable. The major spread and development of traffic routes in the area, as everywhere else, was stopped by World War I.