

XVIII. stol.) v Celju začudo ni zapustila pomembnejših del, pač pa nekatere formalne ostaline, ki nas vedejo v dobo klasicizma in bidermajerja. Ta doba je dala najlepše in najkvalitetnejše portale ter sploh ustvarila fasado celjski stavbni podobi. Po sredini XIX. stol. je začela domača kamnoseška delavnost kvalitetno popuščati, polagoma je degenerirala in proti koncu sto-

letja pod pritiskom novih gradbenih idealov in konceptov zamrla.

OPOMBA

1. Kamnoseki se v Celju omenjajo v vseh dobah, tako: 1507 mestni stavbar in kamnosek Kugler, 1673 kamnosek Jurij Lenz, 1726 Mathias Pack kamnosek, 1772–1794 stavbar in kamnosek Leopold Tuschinger, v drugi pol. XVIII. stol. kamnosek Pavel Muhovič, v prvi polovici XIX. stol. rod. bina Packov, v drugi polovici XIX. stol. kamnosek Carl Hofer iz Ptuja in Jožef Weber, v začetku XX. stol. Camernik.

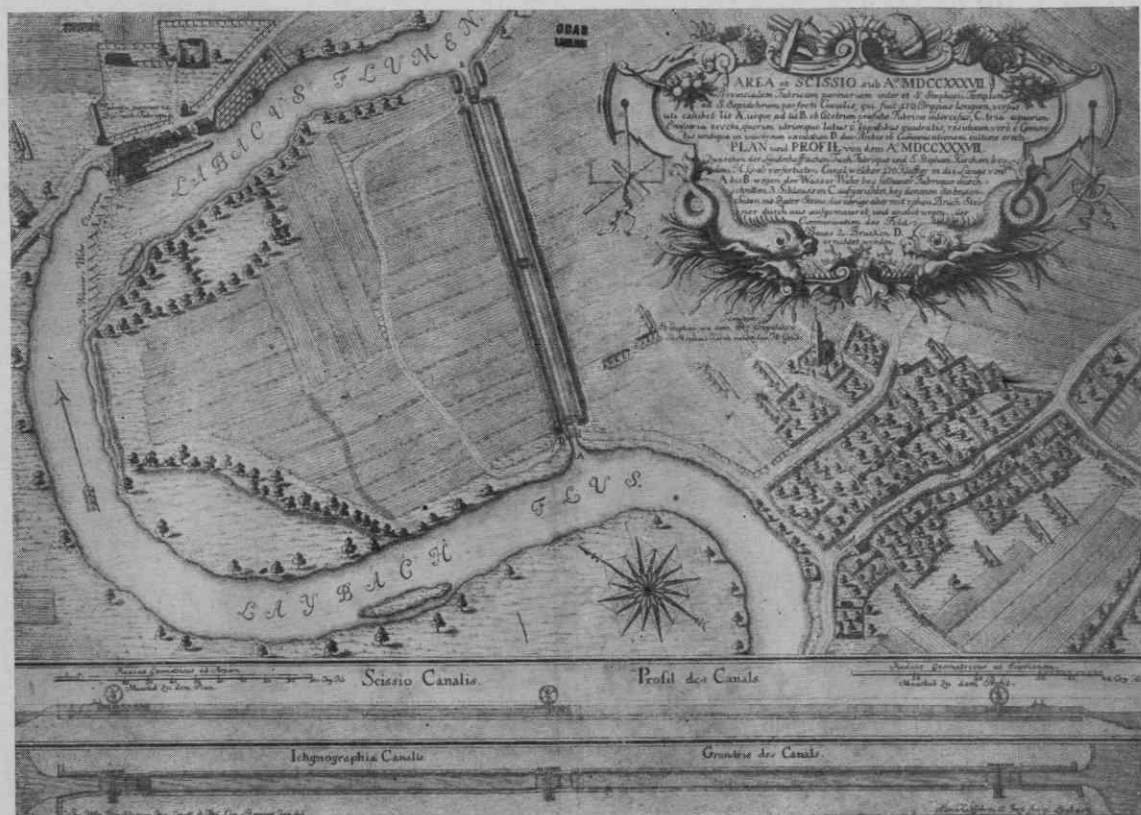
GRADNJA KANALOV NA LJUBLJANICI V PRVI POLOVICI XVIII. STOLETJA

EMA UMEK

Kakor nam poroča Valvasor, je bila reka Ljubljanica že od nekdaj pomembna kot prometna in trgovska pot Kranjske.¹ Po njej se je razvijal promet od Vrhnike do Ljubljane, od tu dalje pa so ovirali vožnjo s čolni jezovi pri Molendinijevem mlinu na Fužinah kakor tudi pri Forstlechmerjevem ter slap pod graščino Fužine, ki je bil visok 7,74 m. Zato je šel promet od Ljubljane dalje po cesti z vožmi do Kašlja, kjer je bil začetek savske plovbe. Pretovarjanje

blaga iz čolnov na vozove in obratno v Ljubljani in Kašlju je podaljševalo dobo, potrebno za prevoz, in višalo stroške. Te ovire v plovbi so skušali v prvi polovici XVIII. stol. odstraniti z gradnjo kanalov, ki bi obšli jezove in brzice.

Ideja za gradnjo kanala na Ljubljanici ni bila nova; prva zamisel izvira že iz XVI. stol. in je nastala iz obrambnih razlogov. V dobi turških vpadov v slovenske dežele je ščitil vijugasti tok reke mesto Ljubljano, le



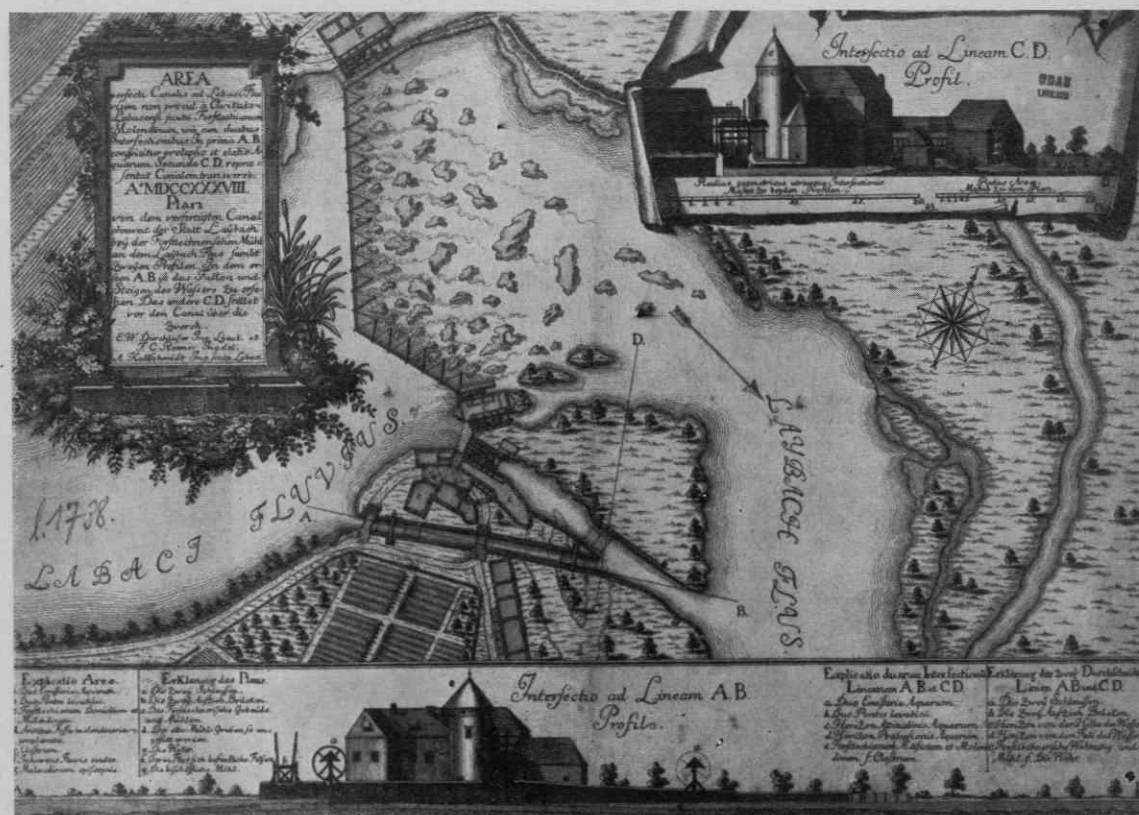
Načrt kanala med stanovsko suknarno in Štepanjo vasjo iz leta 1737

med grajskim hribom in Golovcem je bilo z njo nezavarovano. To, za obrambo občutljivo mesto so skušali utrditi z zgraditvijo kanala, ki bi obšel na tej strani Ljubljanski grad in se spojil z vijugo, ki jo dela Ljubljanka okoli njega. 30. junija 1554 je bilo v Ljubljani posvetovanje o gradnji kanala. Sklical ga je baron Janez Ungnad, štajerski deželni glavar in vrhovni poveljnik nad Kranjsko, Koroško, Štajersko ter hrvatsko-slavonsko Vojno Krajino, skupaj s kranjskim deželnim glavarjem in vicedomom. Za pomoč pri delu so iskali gradbene strokovnjake v Mantovi, Benetkah, Ferrari in Bologni. Na posvetovanje sta prišla Štefan de Brandi iz Bologne in Nikolaj Vendagolo iz Mantove. Izdelala sta načrte za kanal, ki bi potekal približno na mestu Gruberjevega kanala. Dolg bi bil 1216 m, širok 45,6 m in globok 6,75 m. Stroški za gradnjo bi znašali 38.000 gld. Do izvedbe načrta pa ni prišlo zaradi previsokih stroškov, ki jih dežela ni zmogla.²

Merkantilistična doba, ki je pospeševala trgovino in vzporedno s tem skrbela za gradnjo in izboljšanje prometnih potov, ter politično - gospodarski položaj avstrijske

države v prvi polovici XVIII. stoletja sta sprožila gradnjo kanalov na Ljubljani. Cilj in namen graditve kanalov sta bila odstraniti ovire v plovbi in tako spojiti vodno pot Save z Ljubljanko. To je zahtevalo povečanje trgovine avstrijskih dežel in jadranskih pristanišč s pokrajinami Banatom, Malo Vlaško in Srbijo do Timoka, ki jih je pridobila Avstrija v požarevškem miru l. 1718, in pa potreba po hitrejšem prevozu čet bodisi na bojišče s Turki ali v Italiji.³

Prve načrte za odstranitev ovir v plovbi po Ljubljani je izdelal holandski čolnarski gradbeni mojster Facundus Gerald Focke-Gerson l. 1719 z namenom, da bi lahko transportirali les iz kameralnega gozda Štange za gradnjo vojnih ladij v Trstu.⁴ Načrti niso bili izvedeni enako kakor tudi ne načrti Franca Antona pl. Stemberga, komisarja za popravilo cest, in Seifrieda Bonaventure pl. Werthenthalla. Po Stembergovem načrtu l. 1723 bi bila gradnja kanalov na Ljubljani le del širokopoteznega načrta o povezavi plovbe po Ljubljani, Savi in Dravi.⁵ V letu 1724 je predlagal Werthenthall gradnjo dveh kana-

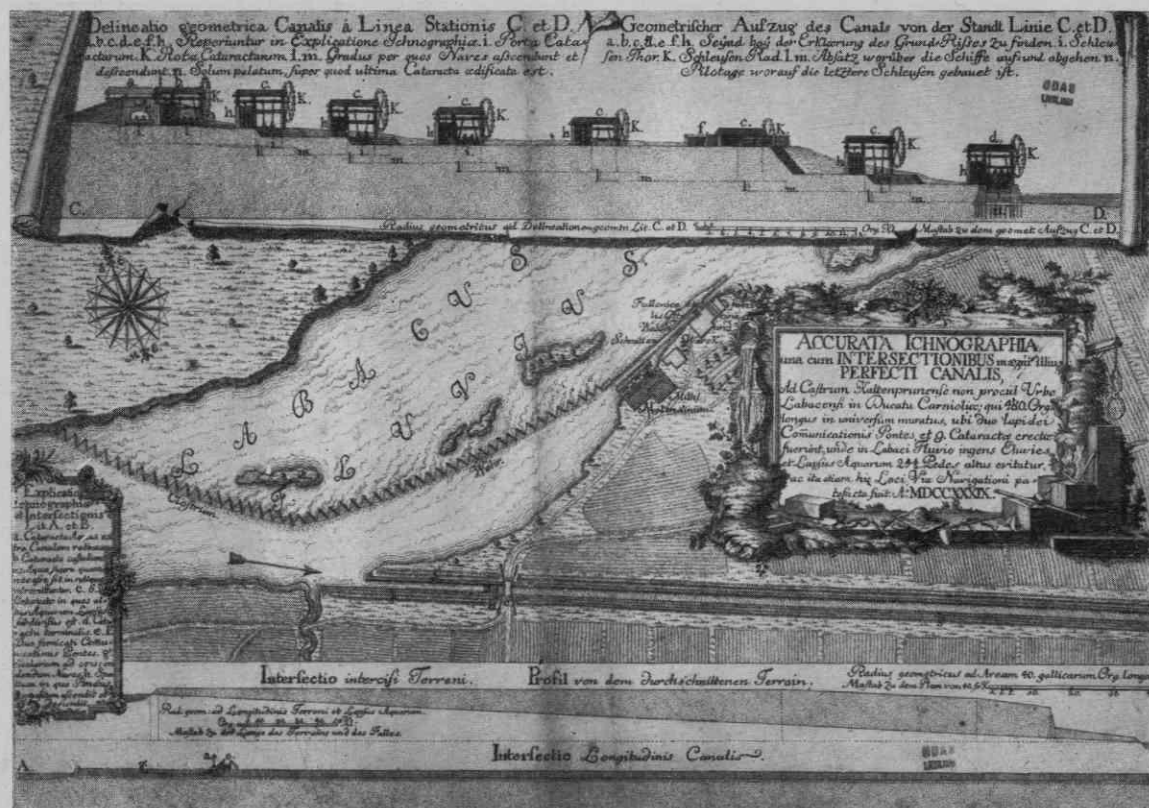


Načrt kanala pri Forstlechnerjevem mlinu na Ljubljani iz 1738

lov na Ljubljani pri Forstlechnerjevem mlinu in graščini Fužine s pomočjo deželne tlake. Načrte za oba kanala je izdelal notranjeavstrijski inženir Matija Weiss.⁶ Za vse te načrte, ki so bili narejeni na pobudo komerčne komisije, ni dal erar dovolj podpore, dežela sama pa ni bila na njih dovolj zainteresirana, ker je za njene potrebe zadostovala dotedanja plovba po Ljubljani. Tudi novi načrt kanalov na Ljubljani, ki ga je naredil gradbeni mojster Schmidt l. 1730, da bi olajšal prevoz lesa iz kamestralnega gozda Štange, ni bil uresničen, ker je bil gozd prodan.⁷

Gradnje kanalov se je lotila šele dvorna komisija za ureditev plovnosti Save in Ljubljane l. 1736. Delo je vodil najprej Ignac Kempf pl. Angret, za njim pa od l. 1738 inž. Ernest Vencelj Durchlasser in rudarski mojster Anton Hauptmann.⁸ Kempf je predlagal, naj bi zgradili kanal pri graščini Fužine in se s tem izognili velikemu jezu in slapu. Kanal bi bil dolg 2090 m. Poleg tega kanala bi morali zgraditi še tri manjše. Stroški za gradnjo bi znašali do 100.000 gld.⁹ Kempfov predlog so nekoliko spremenili in zgradili na Ljubljani štiri kanale in sicer

pri Forstlechnerjevem mlinu, v Štepanji vasi, pri graščini Fužine in v Vevčah. Kanal pri Forstlechnerjevem mlinu so speljali za mlinom in presekali meander Ljubljane. Gradili so ga v l. 1737 in 1738. Dolg je bil 106,4 m; imel je dve zatvornici in padec vode 2 m. Kanal v Štepanji vasi je bil speljan med deželno manufakturo sukna in cerkvijo sv. Štefana in se je izognil jezu manufakture. Zgrajen je bil l. 1737. Njegova dolžina je znašala 323 m, na njem so bile tri zatvornice. Padec vode je bil 2,84 m. Najdaljši kanal je bil pri graščini Fužine, gradili so ga l. 1738 in 1739. Začel se je pred Molendinijevim mlinom in se končal pod fužinskim slapom. Dolg je bil 912 m, imel je devet zatvornic in 8,85 m vodnega padeča. L. 1737 so gradili tudi kanal v Vevčah, kjer so postavili dve zatvornici. Vodni padec je bil v njem 2 m, dolg pa je bil 218,5 m.¹⁰ Kanali so bili obloženi s kamnom. Zatvornice so bile široke 3,6 m. Kjer so stale zatvornice, so zabili v zemljo pilote. Po dnu kanala so položili hrastova debela. Zatvornica je bila sestavljena iz zatvorničnih vrat, v katera sta se prilegali dve zatvornični loputi. Te sta se dvigali s pomočjo jeklene



Načrt kanala pri Fužinah s prerezi zapornic iz leta 1739

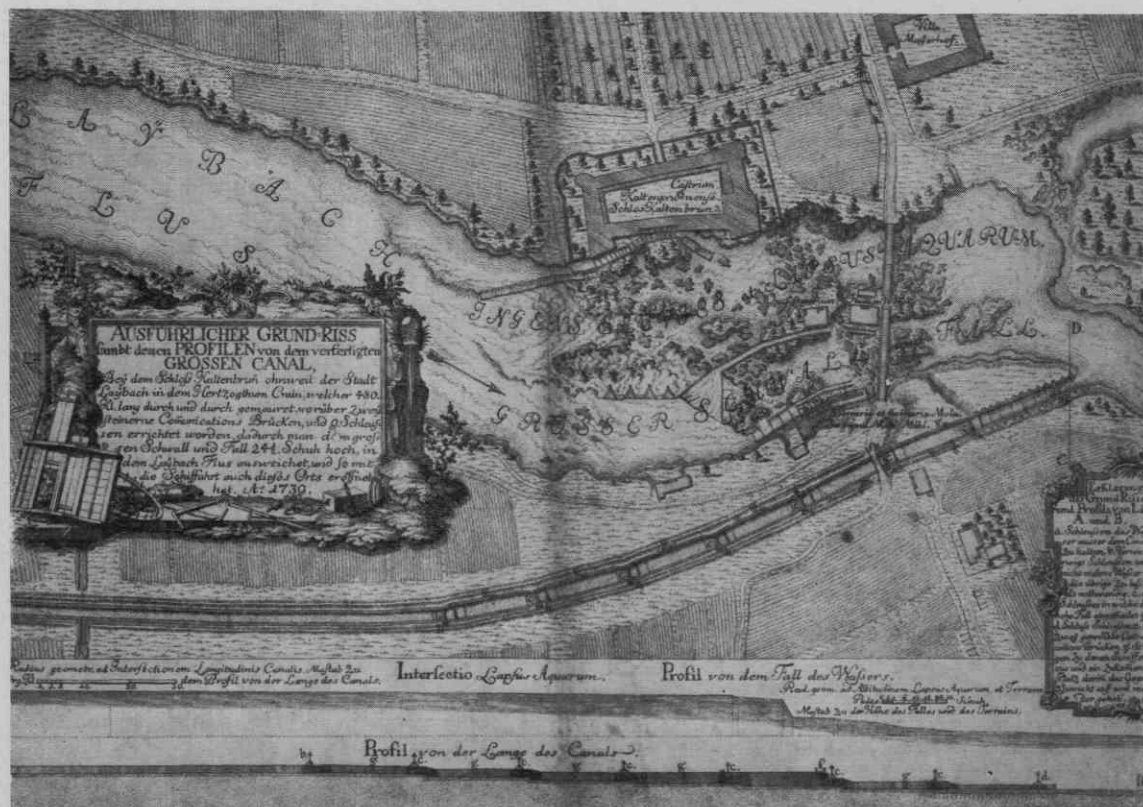
vrvi, ki je bila navita na vitlu; ta je imel kolo s premerom 7,6 m. Poleg loput sta bila še dva ploha, obešena na vitlu, tako da so lahko dvignili celo zatvornico. Pri tem je pomagala tudi utež, ki je visela na nasprotni strani kolesa. Zatvornice so tako-le delovale: najprej so dvignili loputi, da je stekla voda iz prvega v drugi kanal. Nato pa so dvignili celo zatvornico, da je lahko šel skozi čoln. Pri zatvornicah so bili v ta namen postavljeni posebni nadzorniki.¹¹ Z dograditvijo fužinskega kanala l. 1739 je bil odprt promet po Ljubljani. Po njej so lahko pluli tudi čolni šesterki z nosilnostjo 300 do 400 q.¹²

Koliko časa je trajala plovba po kanalih, nam popisuje Raigersfeld v svojem dnevniku o priliki, ko je spremljal l. 1749 deželnega glavarja proti Zalogu. Iz Ljubljane so odšli ob 5.30; prešli so zatvornice ob naslednjem času: prve ob 5.50, druge ob 6.04, tretje v Štepanji vasi ob 6.19, četrte ob 6.28, pete ob 6.34, šeste ob 6.50, sedme ob 7, osme ob 7.07, devete ob 7.10, desete ob 7.15, enajste ob 7.18, dvanajste pri gradu Fužine ob 7.22, trinajste ob 7.25, štirinajste ob 7.30,

petnajste pri živalskem vrtu 7.53 in šestnajste pri Vevčah ob 8. uri.¹³

Promet po kanalih se ni povečal, ker zaradi zapletenega sistema v plovbi čolnarji niso hoteli pluti po njih. Prevoz trgovskega blaga se je zavlekel po kanalih dalj časa kot po suhem z vozmi. Trajal je en dan, medtem ko po cesti z vozmi od Ljubljane do Kašlja le dve uri. Plovba je bila mogoča le pri normalnem stanju vode. Pri nizki in visoki vodi so bili kanali neuporabni. Zato so po njih prevažali le redki čolnarji in tudi erar jih ni uporabljal pri prevozu bakra iz kameralnih rudnikov na Erdejskem.¹⁴ Ko pa so jih l. 1742 prenehali obnavljati, so bili prepuščeni propadu. Zasipali so jih potoki, v strugi je zrastle grmičevje, ki ga niso več trebili. Živina, ki se je pasla ob kanalih, je rušila zid. Ljudje pa so kradli les in jeklene vrvi kljub patentom, ki so določali za tatvine na kanalih hude kazni: izgon iz dežele, odsekanje roke in obsodbo na galejo.¹⁵

Ko je oživel l. 1747 delo navigacijske komisije, je ta znova začela skrbeti za obnovo kanalov.¹⁶ Najbolj potreben popravila je bil kanal pri Fužinah, stroški za njegovo



Nadaljevanje načrta kanala pri Fužinah s tlorisom gradu in s slapovi na Ljubljani (iz leta 1739)

obnovo bi znašali po proračunu Janeza Jurija Schmidta in arhitekta Kandida Zulianija 3128 gld 38 1/2 kr.¹⁷ Pri pregledu kanalov l. 1751 so ugotovili, da so porušeni zidovi in uničene zatvornice. Stroški za obnovo bi znašali 4871 gld 16 kr.¹⁸ L. 1752 sta ponovno pregledala kanale Jurij Danijel Ruck pl. Freystatt, komerčni svetnik kneževine Hessen-Hanau, in artilerijski poročnik inž. Gerhardt; ugotovila sta, da bi potrebovali za najnujnejša popravila 1479 gld 2 kr.¹⁹ Zaradi previsokih stroškov se nista zavzemali za obnovo kanalov niti država, ker ji niso mogli več koristiti, niti dežela. Da bi kanale popravili in obnovili, temu je nasprotoval tudi ljubljanski čolnarski ceh, ki ni dovoljeval savskim čolnarjem plovbe po Ljubljanici, in ljubljanski trgovci, ki bi zaradi kanalov izgubili zaslužek od posredništva in vskladiščenja. Kolikor je še ostalo od zatvornic, so prodali kanale pa prepustili v uporabo podjetnikom, ki bi hoteli ob njih postaviti manufakture.²⁰ Štepanjski in fužinski kanal so

zagradili z jezom l. 1758, plovba po njih pa je prenehala že l. 1755.²¹ Kanali so bili s tem zapisani propadu.

OPOMBE

Kratice uporabljenih arhivov: SA = stanovski arhiv, RK = arhiv reprezentance in komore, RK = fasc. XLVI/1 Navigationswesen, RK = fasc. XLVI/2 Saverregulierungsakta, CC = arhiv komerčne komisije, PA = prezidialni arhiv, DA = dolski arhiv, P = zbirka patentov. Vsi navedeni arhivi se hranijo v DAS, Ljubljana.

1. J. W. Valvasor, Die Ehre des Herzogthums Krain II. 154, 157 sl., 202 sl., IV. 606-608. — 2. SA fasc. 522. — 3. RK fasc. XLVI/1 (30. V. 1755), RK fasc. XLVI/2 (20. VI. 1755). — 4. SA fasc. 385, SA fasc. 29. — 5. SA fasc. 527 c (21. V. 1725). — 6. SA fasc. 527 c (31. I. 1725). — 7. PA konv. 422, (30. VIII. 1732). 8. SA fasc. 385 (7. IV. 1738). — 9. SA fasc. 385 (12. V. 1736). A. Müller, Die Zukunft der Stadt Laibach, Argo VII (1899), 127-153, 144-147, 158-162, 174-179; Laibach, Argo VII (2899), 127-153, 144-147, 158-162, 174-179; Argo VIII (1900), 165-167, 178-184, 196-199. — 10. SA fasc. 385 (12. IV. 1738, 20. I. 1741), RK fasc. XLVI/2 (5. IX. 1754), načrti, mapa VII, št. 125. — 11. SA fasc. 385 (3. VII. 1741), RK fasc. XLVI/2 (14. II. 1750). — 12. SA fasc. 385 (12. IV. 1738). — 13. DA Raigersfeld, Diaria (5. X. 1749). — 14. SA fasc. 379 c (5. VII. 1741, 45. III. 1742), RK fasc. XLVI/2 (20. IX. 1750). — 15. RK fasc. XLVI/1 (12. VIII. 1751), P/2 (20. VI. 1738). — 16. SA fasc. 385 (12. III. 1747). — 17. RK fasc. XLVI/1 (14. II. 1750). — 18. RK fasc. XLVI/1 (12. VIII. 1751). — 19. RK fasc. XLVI/2 (20. IX. 1754). — 20. RK fasc. XLVI/1 (30. V. 1755), RK fasc. XLVI/2 (20. IX. 1755), RK CC fasc. S/20 (7. I. 1755). — 21. RK fasc. XLVI/2 (20. IX. 1755), DA Raigersfeld fasc. XXX (28. II. 1758).

SEVEROVZHODNE ITALSKE ZAPORE V ANTIKI*

J. SASEL

Da je poznoantično zaporno zidovje v jugovzhodnih Alpah historično pomembno vsaj toliko kot zgornjegermansko-retijski *limes* ali *vallum Hadriani*, ni potrebno posebej poudarjati¹, kajti že sam pogled na zemljevid pokaže — četudi odmislimo dejstvo, da sta v pozni antiki imenovana *limesa* že propadla² —, da je njun pomen prvenstveno v obrambi obróbnih pokrajin, Britanije, Belgije ali Germanije; medtem ko je bilo zidovje na danes slovenskih tleh zgrajeno proti napadom na matično deželo imperija, na Italijo samo.

Zaporno zidovje, ki je spadalo pod upravo in poveljstvo *viri spectabilis comitis Italiae*³, dokumentira že pisano gradivo iz časa gotških, hunskih in langobardskih vpadov v Italijo; prvenstveno ga pa seveda dokumentirajo na dolge razdalje ohranjeni ostanki, ki so na mnogih mestih med Vrhniko in Ajdovščino še danes dobro vidni.

Z njimi se je ukvarjalo veliko številu zgodovinarjev in arheologov, ki so uživali podporo ustreznih znanstvenih ustanov že v obdobju avstro-ogrske monarhije, posebej

tudi v času med obema vojnama, ko je bila dobra polovica zidovja pod politično upravo Italije. Vendar so si bili tedaj v svesti predvsem pomena zapor za poznoantično in zgodnjesevnoevropsko politično zgodovino. Danes je brez posebnega dokazovanja umljivo, da bi ti ostanki, če bi bili arheološko preiskani, ponazarjali tudi poznoantično vojaško zgodovino in gradbeno tehniko, ekonomsko-socialni položaj branilcev in način obrambe, kronološko sporna dogajanja, topografsko podobo tedanje poselitve, poti in naselij; najdbe stvarne kulture, ki bi prišle ob izkopavanjih na dan, bi pomenile dragocen vpogled v doslej kaj malo poznano kulturno in časovno področje. Vselej pa je za uspešen pričetek in uspešno izvedbo raziskovalnega dela potrebno eno: organizacijska hrbtnica, ki je manjkala v vseh dosedanjih živo zainteresiranih, razmeroma gostih, a razdrobljenih raziskovalnih pozizkusih.

Obstoj obzidja, ki je doslej arheološko dokumentirano že za IV. stoletje, izpričujejo pisani viri celo še sredi VIII. stoletja⁴. Naslednja omemba enega dela zidovja spada v leto 1260; najdemo jo v listini ogrskega

* Sestavek je bil pripravljen kot predavanje za sestanek slovenskih arheologov dne 9. 12. 1955.