

Je bilo v Celju dovolj mostov?

Razstava in razstavni katalog, Celje: Zgodovinski arhiv, 2022, 136 strani

Konec septembra letošnjega leta je luč sveta ugledal obsežen katalog s provokativnim naslovom *Je bilo v Celju dovolj mostov?* avtorja dr. Bojana Himmelreicha, arhivskega svetnika. V katalogu je predstavljenih 29 mostov, ki so jih zgradili na Savinji, Voglajni, Koprivnici in Sušnici od sredine 19. stoletja do danes.

Že Isaac Newton je davno tega zapisal misel, da človek zgradi preveč sten in premalo mostov. Z njim bi se v preteklosti vsekakor strinjali tisti, ki so morali, zato ker v bližini ni bilo mostu, prehoditi precej daljšo pot, kot bi jo sicer, če bi čez reko ali potok v bližini stal most. Spet drugi, ki so stanovali v bližini kakšnega mostu, se s tem vprašanjem niso ubadali.

Mostovi so arhitekturni in inženirski izziv, iz katerih se pogosto rodijo presežki. Avtorja so začeli zanimati že pred dvajsetimi leti, ko je ob iskanju fotografij o poplavah naletel na zanimive fotografije in razglednice s pogledom z gradu, ko so leta 1955 zaradi regulacije Savinje zgradili pomožni most preko njene stare struge.

Razstava in katalog obravnavata mostove, ki so jih na Savinji, Voglajni, Koprivnici in Sušnici zgradili od sredine 19. stoletja naprej, vendar danes pod najstarejšimi mostovi voda ne teče več. Predvsem struga Voglajne se je precej spreminjala, zato so ostali mostovi tam, kjer struge ni več. Mostove in brvi so večinoma gradili lokalni tesarski mojstri in gradbena podjetja, seveda je mostove bilo treba tudi vzdrževati, saj je imela njihova konstrukcija omejen rok trajanja. Vsi mostovi na Savinji in ostalih glavnih rekah v okolici so bili v drugi polovici 19. stoletja še leseni, izjema sta bila kamniti most čez Savinjo v Zidanem Mostu in železniški čez Savo v Radečah. Omeniti velja še eno značilnost celjskih mostov »recikliranje«, kar pomeni, da so porušene dele mostu uporabili pri gradnji novega.

Katalog je poleg uvoda razdeljen na štiri poglavja z imeni rek. V prvem avtor obravnava mostove na Savinji, najbolj znani reki, ki teče skozi Celje. V obravnavanem okviru (od Lisc do Polul) je bilo od srede 19. stoletja na Savinji zgrajenih več kot 20 mostov in brvi. Najbolj znan in najstarejši je kapucinski most, ki je v tem času doživel pet različic, od kdo ve kolikih pred tem. Kapucinski most je kljub slabemu stanju prestal dve veliki povodnji leta 1926 in leta 1927, a k njegovi ohranitvi so pripomogle obnove. Leta 1933 je velika poplava most porušila. Ker je odnesla tudi dve brvi, je bilo možno priti z levega na desni breg Savinje samo po železniških mostovih ali z v naglici sestavljenim zasilnim brodom, s katerim je bila vožnja precej vratolomna. Nov kapucinski most je bil nato zgrajen leta 1934 na desetih mostnih poljih. Nekoliko kasneje so vzporedno z obstoječim zgradili še en most in promet na obeh mostovih je bil urejen tako, da je tekel na vsakem v eno smer.

Težavo z vodami je povzročala Savinja v ovinku pod gradom in že v času avstrijske vlade so v Gradcu predelali projekte o preseku tega ovinka in predstavitvi železnice na levi breg reke, vendar je prva svetovna vojna izvedbo del preprečila. Regulacija Savinje v t. i. celjskem ovinku je spet postala aktualna, ko so pred začetkom druge svetovne vojne dokončno določili mesto novega mostu v podaljšku Ulice XIV. divizije, vendar je izvedbo preprečila vojna.

Leta 1954 je bil kapucinski most še dvojen, medtem ko je po izgradnji novega betonskega mosta na Savinji postal nepotreben. Za njegovo zavarovanje so med regulacijo Savinje leta 1955 zgradili začasen 2 metra visok jez, ki ga je visoka voda julija 1956 leta močno poškodovala. Leta 1957 je Občinski ljudski



odbor Celje izdal gradbeno dovoljenje za zrušitev kapucinskega mosta. Tako je celjska občina most podrla in ga sklenila na novo postaviti v Liscah.

Nadalje avtor v katalogu omenja še železniška mostova na Savinji. Oba sta stala na debelih zidanih kamnitih stebrih in prav tako zidanih obrežnih opornikih, postavljenih na pilote. Na videz sta bila identična, le drugi je bil malce krajši in imela sta različno postavitev pilotov. Med drugo svetovno vojno je bil pri prvem železniškem mostu prvi steber močno poškodovan, vendar jim je uspelo v kratkem času promet vzpostaviti nazaj. Ko so leta 1955 regulacijo ovinka Savinje zaključevali, so oba stara železniška mostova porušili.

Grenadirjevo brv so postavili preko Savinje med Bregom in Polulami. Graditi so jo začeli leta 1861 zaradi krajše povezave z desnim bregom Savinje. Brv je bila lesena. Posamezniki, ki so pred gradnjo obljubljali prispevke v denarju in lesu, so se dogovoru izmikali, ko se je gradnja začela. Brv je bila izpostavljena poplavam, zato so jo večkrat popravljali in to je bilo treba plačati. Pri vseh tistih, ki niso plačali letnega prispevka za vzdrževanje mostov, je bil izveden rubež. Najpogosteje so zaplenili svinje, stenske ure in vozove. Brv so poplave večkrat porušile in odnesle, nazadnje leta 1954, vendar je, kljub zahtevam prebivalcev, niso več postavili.

Brv v park, ki je povezovala mesto in park, so na željo meščanov postavili leta 1871. Bila je ozka in namenjena le pešcem. Večkrat je bila izpostavljena poplavam, tudi leta 1919, ko je voda odnesla osrednji del brvi. Brv so po popravilu znova odprli za promet, vendar je bila še večkrat poplavljen in odnesena, nazadnje leta 1933. Brv so ponovno obnovili in odprli ter je kot takšna preživela vse do leta 1958, ko je prišlo do regulacije Savinje. Strugo Savinje so ob regulaciji poglobili za 1 meter in leseni piloti so še dodatno izgubili trdnost, zato so izdali gradbeno dovoljenje za odstranitev brvi. Začeli so z gradnjo nove betonske brvi, ki je bila dolga 65 m široka 4 metre, odprta je bila leta 1959. Zdržala je vse do leta 2014, ko so začeli graditi novo, tako imenovano splavarjevo brv.

Leta 1920 je bil ob izlivu Voglajne v Savinjo postavljen začasni most preko Savinje, ki je najverjetneje bil zgrajen iz lesene preproste konstrukcije, saj je stal približno dva meseca.



Prvi železniški most, gledan z Brega, 1913

(Vir: SI_ZAC/1274/001/013/00006_00002 Zbirka razglednic in slik)

Pantnerjev most na Polulah je ime dobil po gostilni v bližini mostu. Most so zgradili leta 1943. Razen obrežnih opor in enega zidanega opornika na desnem bregu je bil most ves lesen in čez tri leta že potreben obnove. Zaradi poškodb in trohnenja lesa so ga leta 1959 zaprli za promet. Pešcem je služil še nekaj let ter bil deležen razprav zborov volivcev in dopisov občanov v lokalni časopis zaradi nevarnosti. Most so nameravali popraviti in okrepiti podporje, vendar ga je narasla Savinja leta 1964 porušila.

Tudi brv na Polulah je opravljala pomembno vlogo, vendar je bila zgrajena kot začasna in je temu primerno tudi hitro propadala. Leta 1971 so jo nameravali zapreti, vendar je leta 1972 še vedno stala in bila namenjena le pešcem.

V nadaljevanju nam avtor z razglednicami in redkimi fotografijami ponazoriti potek zasipavanja stare struge Savinje od leta 1955 do popolnega nasutja leta 1959. Cestni most na Bregu, kjer še danes poteka cesta proti Laškemu, je leta 1956 odprl narodni heroj Franc Leskošek – Luka, in sicer tako, da je z varilnim aparatom prerezal železno vrv, ovito v trobojnico. Most v Lisce ali Čopov most so začeli graditi leta 1958 in pri gradnji uporabili ves material nekdanjega kapucinskega mosta, ki je bil skladiščen na Trubarjevi ulici. Tesarska dela je otežilo dejstvo, da so se hrastovi deli ohranili, medtem ko je mehak les deloma propadel in za zgornjo konstrukcijo je bilo treba uporabiti več novega, kot je bilo načrtovano.

Drugo poglavje kataloga je namenjeno mostovom na Voglajni. Struga Voglajne se je večkrat menjala (med gradnjo železnice, med regulacijo Savinje ...). V tem poglavju avtor podrobneje predstavi most pri podvozu na Teharski cesti, ki je stal kot lesen okrajni most že leta 1857 in ki je bil v slabem stanju, tako da so ga okrepili z ustrežno podporo ter je bil postavljen leto dni kasneje. Do ponovne obnove je prišlo deset let kasneje. Kasneje so na tem mestu zgradili kovinski ločni most, ki je zdržal vse do poplave leta 1954. Po poplavi so postavili pontonski most, ki je dopuščal tudi promet z vozili. Ko so leta 1959 na tem mestu postavili nov most, so pri odprtju prvi vozniki motornih vozil prejeli vsak po eno steklenico penečega vina. Most so uporabljali vse do njegove odstranitve leta 1967, potem ko so predstavili strugo Voglajne.

Brv pri Zagradu je vidna na veduti mesta iz leta 1750, prav tako tudi na vojaškem zemljevidu iz druge polovice istega stoletja. Bila je last okoliške občine Celje in ta jo je tudi obnavljala in vzdrževala, vendar je vzdrževanje brvi po letu 1920 povzročalo veliko hude krvi med mestno občino in okoliško občino.

Ob preureditvi celjskega železniškega vozla, ko so železniško progo predstavili pred uvozom na postajo Celje iz smeri Laškega, sta bila potrebna dva začasna mostova. Oba so postavili leta 1955. Prvega so odstranili po končani regulaciji Savinje ter staro strugo Savinje pod njim zasuli in uredili nasip, drugega so nameravali odstraniti, ko bi postavili stalni most. Most je bil armiranobetonski, graditi so ga začeli leta 1962 in danes še vedno stoji.

Leta 1963 so zgradili betonsko brv preko Voglajne, ki je med železniškim mostom in izlivom Voglajne v Savinjo. Zgradili so jo zaradi povezave s Pelikano vo potjo. Bila je namenjena le pešcem ter brez vmesnih opornikov in je danes še vedno v uporabi. Avtor v tem poglavju omenja še tri prepuste, ki so stali v smeri Štor. Prvi in tretji sta prehodna še danes, drugega so zaprli že pred leti. Kot zadnjega v tem poglavju avtor omenja podvoz na Teharski cesti, ki je viden na vedutih iz 19. stoletja in je bil zaradi svoje nizke lege v bližini Voglajne ob visokem vodostaju pogosto neprehojen. Poleg vode pri tleh je pešce ogrožala še umazana voda, ki je kapljala iz špranj in lukenj podhoda, kar je povzročalo precej razburjenja. Oktobra 1959 so podvoz poglobili in od takrat dalje je bil promet mogoč tudi za avtobuse in tovornjake.

V tretjem poglavju nam avtor predstavi brv in mostove na Koprivnici, ki jo viri označujejo kot potok in ki so jo čez mesto regulirali že pred drugo svetovno vojno in potem še leta 1969, ko so njeno prejšnjo strugo spremenili v kanal. Ker so mostovi in brvi na njej postali nepotrebni, so jih odstranili. Za brv pri cerkvi



*Del stare struge Vogljajne (skrajno desno) pred njenim zasutjem, 1967
(Vir: SI_ZAC/1274/002/015/00002_00028 Zbirka razglednic in fotografij)*

Sv. Duha ni znano, kdaj so jo prvič postavili. Poplava leta 1954 jo je odnesla, a se na fotografijah znova pojavi na začetku 60. let prejšnjega stoletja in je obstajala vse do leta 1970. Za most na Mariborski cesti prav tako ni znano, kdaj so ga zgradili, stal je do leta 1970, ko so ga ob izvedbi postavitve kanalizacijskih cevi odstranili. Most na Aškerčevi cesti je bil železobetonski, gradnjo je izvedla mestna občina, z deli so končali v decembru 1929 leta. Kot zadnjega v tem poglavju avtor predstavi še železniški most, pod katerim je Koprivnica tekla v Vogljajno do prestavitve v kanale leta 1970.

V četrtem, zadnjem poglavju kataloga so predstavljene brvi in mostovi na Sušnici, ki je bila v poletnih mesecih skoraj brez vode. Regulacije konec 18. in na začetku 19. stoletja ter kasnejše (zadnja leta 1970) so njen tok preusmerile in se sedaj severno od mesta izliva v Koprivnico. Po njeni nekdanji strugi skozi mesto teče kanal. Brv med Glazijo in Ipavčevo cesto je bila na začetku lesena. Ker so bili nosilci trhli, so jo odstranili, a so jo zaradi velikega prometa hitro obnovili in zgradili betonsko. Brv je bila porušena po letu 1969. Most na Ljubljanski cesti so med vojnami večkrat omenjali ob poplavih, ker ob povečanem pretoku Sušnice ni požiral vode. Dolg je bil 6,80 m in so ga odstranili leta 1969. Enako velja tudi za most na Jurčičevi ulici, ki prav tako ob višjem vodostaju ni omogočal pretoka, zato je voda zastajala in poplavljala okolico. Vendar so ta most dodobra izkoristili fantje, ki so se igrali pod njim, saj so bile deske na mostu položene na široko in so tako dobili priložnost, da kukajo dekletom pod krila. Brv pri izlivu v Savinjo je služila prebivalcem, ki so živeli višje ob njej. Vidna je na razglednicah s konca 19. stoletja. Velikokrat je bila poškodovana in potem za silo popravljena. Avtor navaja, da so bile deske kdaj tako razmajane, da jih je držal samo še kakšen žebelj, prav tako je bila struga polna nesnage, odpadkov in smradu. Jamo so kasneje zasuli in ponovno namestili ograjo. Kot zadnji v tem poglavju je omenjen most za klanje živine, ki so ga hoteli zgraditi za hotelom Zamorec in v katerega bi kri po klanju živine odtekla neposredno v Sušnico.

Katalog in razstava ponujata številne zanimivosti, ki so na otvoritev pritegnile množico obiskovalcev. Pri tem ne gre le za suhoparno naštevanje dejstev, temveč gre za predstavitev razglednic, fotografij, računov, načrtov, vedut, dopisov ipd., ki dajo katalogu in razstavi še dodano vrednost.

Sonja Jazbec

»Naših 50 let«

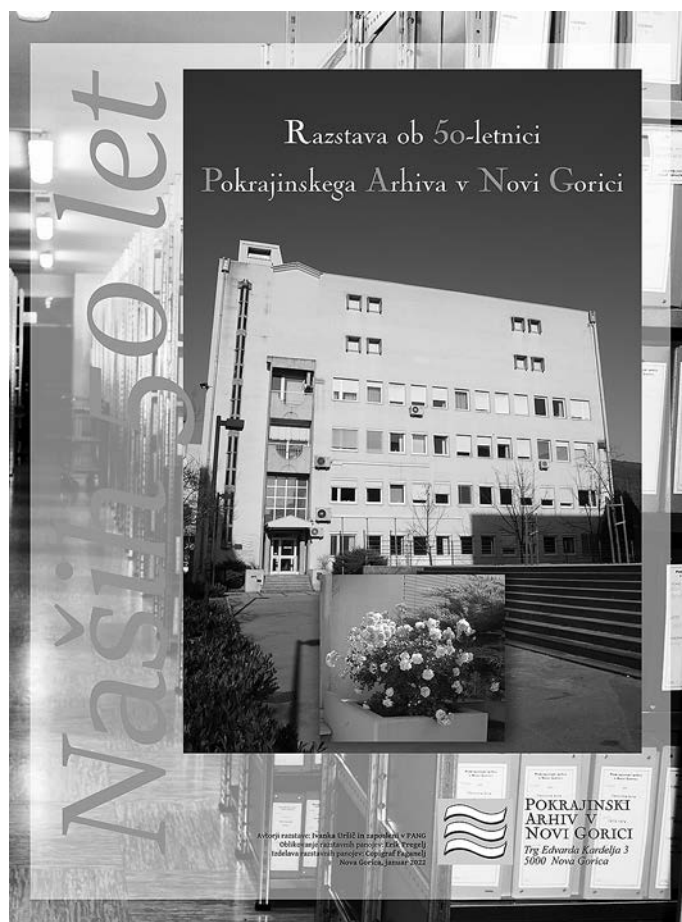
Razstava ob 50. obletnici delovanja Pokrajinskega arhiva v Novi Gorici
Rotunda Slovenskega narodnega gledališča Nova Gorica, januar–marec 2022

Letos Pokrajinski arhiv v Novi Gorici praznuje 50-letnico obstoja. Ob tej priložnosti so v arhivu otvorili nove prostore v pritličju stavbe in pripravili razstavo, ki govori o zgodovini arhivske stroke na Goriškem; od prvih skromnih začetkov do ustanovitve javnega zavoda vse do današnjih dni. Priložnostna razstava je bila postavljena ob začetku jubilejnega leta (od konca januarja 2022 do sredine marca 2022) v Rotundi Slovenskega narodnega gledališča Nova Gorica. Danes je na ogled v pritličju stavbe pokrajinskega arhiva.

Razstava, ki obsega 21 panojev, je delo arhivistke Ivanke Uršič, medtem ko jo je oblikoval Erik Pregelj. Na temelju izbora raznovrstnega arhivskega gradiva iz fonda Pokrajinskega arhiva v Novi Gorici (PANG 337) je predstavljeno delovanje najmlajšega med slovenskimi pokrajinskimi arhivi.

Pozornemu obiskovalcu ne uide dejstvo, da je pot od ideje do nastanka tega javnega zavoda prepletena s tematiko nove državne meje po drugi svetovni vojni, še posebej z gradnjo novega mesta, Nove Gorice.

Razvoj od referata za arhivsko gradivo, prek Okrajnega arhiva in muzeja do Zavoda za varstvo arhivskega gradiva pri Skupščini Občine Nova Gorica je bil dolgotrajen. Pokrajinski arhiv je bil ustanovljen kot samostojni zavod z odločbo novogoriške občine v novembru 1971, medtem ko je s prvim dnevom naslednjega leta začel formalno delovati. V nadaljevanju je poudarjena problematika neustreznih prostorov za hrambo gradiva. Predstavljene skice arhitektov kažejo na dve rešitvi omenjene problematike: adaptacija že obstoječih starejših dvorcev na Goriškem v arhiv ali gradnja nove stavbe. Leta 1983 so Novo Gorico prizadele katastrofalne poplave. Večina gradiva, ki se je takrat hranila v kletnih prostorih



Stavba Pokrajinskega arhiva Nova Gorica, dokončana leta 1987 (Foto: Erik Pregelj)